

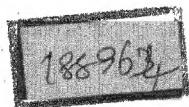
سلسلہ مطبوعات اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن (۵)

عربوں کی جہاز رانی

(ترمیم و اضافہ کی ماٹھ)

از

سید سلیمان ندوی



ناشر:

۹۱۰۵۴

ایسوسی ایشن بمبئی

[قیمت ۶ روپے]

۱۱/۵۰

باز دہ

سلسلہ مطبوعات اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن (۵)

عربوں کی جہاز رانی

(ترمیم و اضافہ کی ساتھ)

از

سید سلیمان ندوی



ناشر:

اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن بمبئی

[قیمت ۶ روپے]

[بار دوم]

مکتبہ اہل سنت
جامعہ اسلامیہ دارالحدیث، لاہور

ملنے کا پتہ
دارالمصنفین، شبلی منزل
اعظم گڑھ (یو۔ پی)

۹۱۰۵۷

ع ۵

۷

۹۱۵۰۴

S A

پیش لفظ

علامہ سید سلیمان ندوی کے ان خطبات کا مجموعہ »اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن«، بمبئی کی طرف سے پہلی بار ۱۹۳۵ع میں معارف پریس، اعظم گڑھ سے شائع کیا گیا تھا، اور اب تیس سال کے بعد اس کا نیا ایڈیشن پیش کیا جا رہا ہے۔

پہلے ایڈیشن میں مصنف نے خطبات کے اخیر میں ایک تتمہ کا اضافہ کیا تھا جس میں انہوں نے بعض ایسے بندرگاہوں کے نام درج کئے جو انہیں بعد کو ملے تھے۔ اس نئے ایڈیشن میں مطالعہ کی سہولت کے پیش نظر ان بندرگاہوں کا بیاں مناسب مقامات پر شامل کر دیا گیا ہے۔

اس نئے ایڈیشن کی ایک اور امتیازی خصوصیت یہ ہے کہ ضمیمہ میں فاضل مصنف کا مضمون »عرب و امریکہ« بھی درج کر دیا گیا ہے۔ یہ مضمون ان کے خطبات کا ایک حصہ تھا لیکن کتاب کی اشاعت کے وقت چونکہ ان کی تحقیقات مکمل نہیں ہوئی تھیں اس لئے انہوں نے پہلے ایڈیشن میں اسے شائع نہیں کیا۔ بعد میں یہ مضمون معارف بابت مارچ اور اپریل ۱۹۳۹ع میں چھپا۔

دوسرا ضمیمہ ان خطبات پر ڈاکٹر حمید اللہ ایم۔ اے۔ پی۔ ایچ۔ ڈی۔ سابق استاد فقہ، جامعہ عثمانیہ، حیدرآباد، دکن کا استدارک ہے جو رسالہ معارف کی جلد ۳۷ کے شماره ۵ اور ۶ میں شائع ہوا تھا۔ جلد ۳۸ کے شماره ۲ میں فاضل مضمون نگار نے اپنے استدارکی مضمون کی کچھ تصحیح بھی شائع کی، ان کی روشنی میں اصل مضمون میں ترمیم و اصلاح کر دی گئی ہے۔

ہم ادارہ دارالمصنفین کے شکر گزار ہیں کہ انہوں نے ان مضامین کو نئے ایڈیشن میں شامل کرنے کی اجازت مرحمت فرمائی۔

ہمیں اس بات کا افسوس ہے کہ کتاب میں طباعت کی بعض غلطیاں رہ گئی ہیں۔ غلطنامہ کتاب میں درج ہے ناظرین تصحیح فرمائیں۔

سید شہاب الدین دسنوی
(معتد اعزازی)

اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن
۸ شیفرڈ روڈ، بمبئی ۸

فہرست مضامین

صفحہ	مضمون	صفحہ	مضمون
۵۷	سیراف	۱	تمہید (بمبئی کی دعوت)
۵۷	عدن	۱	موضوع (عربوں کی جہازرانی)
۵۷	صحار	۲	ملک عرب کا قدرتی موقع
	شحر، قیس، بحرین، ہرمز،		عہد جاہلیت میں عربوں کی
۵۸	جدہ، جار	۳	جہازرانی
۵۹	شہر قلزم، ابلہ	۴	بحریات کے عربی الفاظ
۵۹	غلافقہ	۱۹	عربی اشعار میں بحریات
۶۰	عذاب	۲۴	قرآن پاک میں بحریات
۶۰	مشرقی تجارتی جہازوں کے راستے		عہد نبوت میں عربوں کے بحری
۶۶	ہندوستان کے بندر	۴۰	مسفر
۶۷	افریقی سواحل	۴۳	عہد خلافت راشدہ میں
۶۸	بحر روم	۴۵	نیل اور قلزم کو ملا دینا
۶۹	فاطمیہ بحر روم میں	۴۵	نہر سوئز کا تخیل
۷۰	سسلی میں	۴۷	جار
۷۰	اندلس کے بندرگاہ	۴۷	ابلہ
۷۱	اشبیلیہ	۴۸	بصرہ
۷۲	دانہ	۴۸	عہد عثمانی
۷۲	وہران	۵۰	عہد بنی امیہ میں
۷۳	افریقہ کے بندرگاہ	۵۲	ہندوستان پر بحری حملہ
۷۴	مصر کے بندرگاہ	۵۳	عہد بنی عباس میں
۷۵	بحر روم کے جنگی بیڑے	۵۶	بصرہ

صفحہ	مضمون	صفحہ	مضمون
۱۲۶	قطب نما	۸۰	مارٹن ہارٹ مین کی غلطی
۱۳۷	دوسرے فلکی آلات	۸۰	عربوں کو سمندروں کا علم
۱۴۰	جہازوں کے نام	۹۷	سمندروں کی پیمائش
	جہاز سازی اور اس کے	۹۸	بحر پیرنگ
۱۴۰	کارخانے		ہر سمندر کے الگ الگ
۱۴۲	مصنوعی بحری لڑائی	۱۰۱	جہازراں
۱۴۲	ڈوبے ہوئے جہازوں کو نکالنا		عرب جہازرانوں کی علمی
۱۴۳	جہازوں کے افسر اور عملہ	۱۰۵	تحقیق
۱۴۴	جہاز و جہازراں	۱۱۰	جزائر بحر محیط
	بحر ہند و عرب کے راستے	۱۱۲	جزائر بحر چین
۱۵۱	اور بندر	۱۱۲	فلپائن
	عربوں کی بحری ترقی کا	۱۱۳	نامعلوم جزیرہ
۱۵۲	خاتمہ	۱۱۳	مدگاسکر (قنبلو)
۱۵۳	عربوں کی بحری تصنیفات	۱۱۳	واسکو ڈی گاما کا عرب رہنما
	(ضمیمہ الف)	۱۱۹	بحری نقشے
۱۶۴	عرب و امریکہ		لائٹ ہوس اور میل کے
	(ضمیمہ ب)	۱۲۲	نشان
	عربوں کی جہازرانی پر		ستاروں، ہواؤں، اور
۲۰۳	استدراک	۱۲۴	جغرافیہ کی کتابیں
	غلطنامہ		

عربوں کی جہاز رانی

بسم الله الرحمن الرحيم

تمہید ! مجھے نہایت خوشی ہے کہ مدراس والہ آباد کے بعد آج ہندوستان کے سب سے بڑے معمورہ (بمبئی) میں علمی خطبات کے ایک نئے سلسلہ کا آغاز میرے بیان سے ہو رہا ہے، جس وقت پہلے پہل اس قسم کے خطبہ دینے کی خواہش کا مجھ سے اظہار کیا گیا تھا تو میں نے اس کے لئے »پارسی علوم و ادبیات اور مسلمان« کا عنوان پسند کیا تھا، کہ بمبئی کی رونق اسی نور سے ہے، مگر بعد کو آخری منظوری کی اطلاع ایسے تنگ میں ملی، کہ دو ہفتوں سے زیادہ کا موقع نہ تھا، یہ محدود وقت ایسے اہم موضوع کی تحقیقات و تلاش کے لئے بالکل ناکافی تھا، اس لئے ایران سے خلیج فارس کے راستہ عرب کے سواحل اور بندر گاہوں پر چلا آنا پڑا، آئندہ انشاء اللہ کبھی موقع ملا تو اُس ہمیشہ بہار سرزمین (ایران) کی سیر بھی کی جائے گی،

موضوع موجودہ سلسلہ تقریر کا موضوع »عربوں کی جہاز رانی، اور اُن کے بحری اکتشافات« ہے،

بمبئی کی مناسبت کو سامنے رکھ کر جو ہمارے ملک کا سب سے بڑا بندر گاہ اور شاید ایشیا کا دوسرا بحری شہر ہے، اور اپنے موقع کے

لحاظ سے وہ باب العرب ہے، اور ایک زمانہ دراز سے یعنی اُس وقت سے جب بمبئی کا پتہ بھی نہ تھا، تھانہ^۱ کا بندر گاہ عربوں کا بحری مرکز اور مرجع بنا ہوا تھا، اس لئے یہ نامناسب نہ ہوگا کہ اس مقام میں کھڑے ہو کر، اس قوم کی پچھلی تاریخ کا وہ باب دہرایا جائے، جس سے اس مقام کے ساتھ اس قوم کی محبت کی پرانی داستان تازہ ہوسکے،

ملک عرب کا قدرتی موقع^۱ عرب ایک ایسا ملک ہے، جو تین طرف دریاؤں سے گھرا ہے، ایک طرف خلیج فارس، دوسری طرف بحر ہند، تیسری طرف بحر حبش یا بحر احمر یا قلم، اسی لئے عرب اپنے ملک کو جزیرہ کہتے ہیں، پہلی دوسری صدی ہجری کے ادبیات میں اس کو عموماً «جزیرۃ العرب» کا خطاب دیا گیا ہے اور اس کے سمندروں کی حد بندی کی گئی ہے^۲، سب کو معلوم ہے کہ یمن اور دوسرے ساحلی صوبوں کو چھوڑ کر عرب ایک خشک، بے آب و گیاہ اور بنجر ملک ہے، ایسے ملک کے باشندے فطرۃً تجارت پیشہ بننے پر مجبور ہیں، چنانچہ جب سے عربوں کی تاریخ کا پتہ چلتا ہے، اُن کی تجارتی حیثیت بھی اُن کے ساتھ ساتھ نمایاں نظر آتی ہے، چنانچہ حضرت مسیح سے تقریباً دیڑھ دو ہزار برس پہلے حضرت یوسف کو جس کا روان تجارت نے مصر پہنچایا تھا وہ عرب ہی تاجر^۳ تھے، الغرض نامعلوم عہد سے اپنی بری اور بحری تجارت میں مصروف، اور اونٹوں کی قطار کے ساتھ ساتھ اُس پاس کے ملکوں میں چلتے پھرتے نظر آتے ہیں، ان واقعات کی تفصیل کے لئے ناظرین کو میری تالیف ارض القرآن کے مختلف باب، خصوصاً تجارت العرب قبل الاسلام، سبائے یمن، بنو اسماعیل

^۱ فتوح البلدان بلاذری ۴۳۲، لیڈن، ^۲ دیکھو ترمذی باب لایقہ فی الجزیرۃ دینان

اور یاقوت کی معجم البلدان لفظ جزیرۃ العرب ^۳ سفر تکوین ۲۵-۳۷،

اور اصحاب الفیل، اور میری تازہ تالیف «عرب و ہند» کا تجارتی باب مطالعہ کرنا چاہئے،

اس موقع پر مجھے عربوں کی تجارت سے زیادہ عربوں کی جہاز رانی سے تعلق ہے، یہ ظاہر ہے کہ دنیا کے بڑے بڑے ملکوں سے عرب کی وابستگی سمندروں ہی کے راستے تھی اور ہے، اس کے اور ہندوسان کے بیچ میں بحر ہند حائل تھا، ایران کا ایک گوشہ دریا ہی کے ذریعہ اُس سے پیوستہ تھا، حبش کا راستہ جو عربوں کی تجارت کی سب سے بڑی منڈی تھی، سمندر ہی سے طے ہوتا تھا، بحر ہند کے بعد بحر چین سے گذر کر ہی چینی مصنوعات تک اہل عرب پہنچ سکتے تھے، اور شام سے بحر روم تک پہنچ کر رومی تاجروں سے ملتے تھے، عرب کے سرسبز اور زرخیز صوبے بحرین، یمامہ، عمان، حضر موت، یمن سب ساحل ہی پر واقع ہیں، ان طبعی اسباب سے عربوں کا جہاز ران قوم بننا ضروری تھا،

عہد جاہلیت میں اب سوال یہ ہے کہ عربوں کی دوسری ترقیوں کی طرح اُن کی جہاز رانی بھی اسلام کے بعد شروع ہوئی، یا پہلے بھی تھی؟ ایسے شواہد موجود ہیں، جن سے ثابت ہوتا ہے کہ عربوں کو اس فن میں اسلام سے پہلے بھی درک تھا، البتہ اسلام نے آ کر جہاں اُن کے ہر قسم کے قویٰ کو نشو و نما اور ترقی بخشی، وہیں، اُن کی بحری جرأت و ہمت کو بھی بڑھا دیا، اور اپنے پرچم کے زیر سایہ اُن کو دنیا کے تمام گوشوں میں پہنچا دیا،

عہد جاہلیت میں عربوں کی جہاز رانی اور بحری سفر کے شواہد تین ماخذوں سے فراہم کئے جاسکتے ہیں، 'عربوں کا لغت'، 'اُن کی شاعری، اور 'ان کا صحیفہ آسمانی، ان تینوں نہایت ہی قدیم ماخذوں سے یہ دعویٰ پایہ ثبوت کو پہنچتا ہے، کہ عرب ہمیشہ سے جہاز ران اور دریا پیما قوم تھی،

یہ کھلی ہوئی بات ہے کہ جس قوم میں جس چیز کا مذاق اور رواج ہوگا اسی کے لئے اُس کی قدیم زبان میں کثرت سے الفاظ موجود ہوں گے، اور جس مفہوم کا تخیل ہی اُس کو نہیں اس کے لئے اُس کے لغت کے ذخیرہ میں الفاظ کہاں سے آئیں گے؟ عربی زبان میں جہاز رانی، بحری سفر، جہاز اور کشتی کے الفاظ بہتات کے ساتھ پائے جاتے ہیں۔ ساتھ ہی اُن میں بعض الفاظ غیر زبان کے معلوم ہوتے ہیں، جن سے یہ اندازہ ہوتا ہے کہ عربوں کی بحری تعلقات، کس کس قوم سے تھے،

۱۔ لغاتِ عرب،

دریا اور سمندر کے عربی نام | عربی زبان میں 'بحر، دریا اور سمندر دونوں کو کہتے ہیں اسی طرح 'یم، کا لفظ بھی دونوں معنوں میں آیا ہے، قرآن نے رود نیل (طہ - ۲) اور بحر احمر (طہ - ۲) دونوں پر اس کا اطلاق کیا ہے قاموس سمندر کے معنی میں ہے، اسی سے عربی کے مشہور لغت نویس مجد الدین فیروز آبادی المتوفی سنہ ۸۱۷ھ نے اپنے لغت کی کتاب کا نام القاموس المحيط رکھا، اور وجہ یہ بتائی لائنہ البحر الاعظم، اس لفظ کا ماخذ قسم ہے، جس کے معنی غوطہ لگانے کے ہیں، قموس^۱ اس گہرے کنویں کو کہتے ہیں، جس میں ڈول ڈوب جائے، قمیس^۲ سمندر کو کہتے ہیں، اس کی جمع قمامیس^۳ ہے، اسی لفظ کی دوسری صورت قومس^۴ ہے، ایک اور لفظ قوامس^۵ ہے، جس کے معنی بھی اس کنویں اور دریا کے ہیں جس میں پانی بہت ہو، خضم^۶ دریا اور خضرم^۷ سمندر (البحر الفططم) کو کہتے ہیں، (دیکھو قاموس الفیروز آبادی) شاید مزید تلاش سے اس کے لئے اور بہت سے الفاظ مل جائیں، اس سے اندازہ ہوگا کہ عربوں کو دریا اور سمندر کتنے محبوب ہیں، اور اُن کے لئے انہوں نے لفظ بنائے ہیں،

کشتی اور جہاز کے الفاظ قدیم عربی زبان میں کشتی اور جہاز کے لئے عام طور سے دو لفظ بولے گئے ہیں، سفینۃ اور فلک، عرب کے قدیم شاعروں نے زیادہ تر سفینۃ اور قرآن نے زیادہ تر فلک کا استعمال کیا ہے، یہ دونوں خالص عربی لفظ ہیں، سفن کے معنی بسولے (نیشہ) سے لکڑی چھیلنے کے ہیں، سفین و سفینۃ کے معنی بسولے سے چھیلی ہوئی لکڑی، اس سے ظاہر ہے، کہ کشتی کا نام سفینۃ کیوں پڑا، فلک کے معنی سمندر کی موج کے ہیں، اسی سے فلک بمعنی جہاز کو شاید کوئی تعلق ہو،

قدیم عرب شعراء میں طرفہ اور اعشیٰ نے ایک اور لفظ بوصیٰ کشتی کے معنی میں استعمال کیا ہے، مگر اہل لغت نے تصریح کی ہے کہ یہ فارسی لفظ بوزی کا معرب ہے، انہی دونوں نے بڑی کشتی یعنی جہاز کے لئے ایک اور لفظ خلّیۃ بھی استعمال کیا ہے، قرآن پاک میں جہازوں کے لئے ایک لفظ واحد کی صورت میں جاریۃ (الحاقہ - ۱) اور جمع کی صورت میں جواری (شوریٰ - ۴ و رحمان - ۱) آیا ہے اُس کے معنی رواں اور چلنے والی کے ہیں،

بڑے بڑے جہازوں کے ساتھ خطرہ کے وقت کے لئے یا زائد سامانوں کی باربرداری کے لئے جو چھوٹی کشتیاں ساتھ ہوتی تھیں، اُن کو قارب کہتے تھے، القارب السفینۃ الصغیرۃ مع اصحاب السفن الکبار الجریۃ کالجناہ لہا تستخف لموائجہم (لسان العرب) اس کی جمع قوارب اور اقرب ہے، حدیث دجال میں ہے،

فجلسوافی اقدرب السفینۃ تو جہاز کی ساتھ والی چھوٹی
(صحیح مسلم ذکر دجال) کشتیوں میں بیٹھے،

عباسیوں کے زمانہ میں بہت سے تے الفاظ کشتی کے معنوں میں بولے گئے

ہیں، ابوعلی محسن تنوخی المتوفیٰ سنہ ۵۳۸۴ھ نے اپنی کتاب نشوارالمحاضرہ میں دجلہ کی امیرانہ سواری کی کشتی کو جابجا طیار^۱ کے نام سے یاد کیا ہے، اور زورق^۲ کا ذکر بھی کیا ہے، جو چھوٹی سی تفریحی کشتی ہوتی تھی، اسی طرح ایک اور لفظ سنبک و سنبوک، سنبوک پیدا ہوا جو خفاجی (گیارہویں صدی) کے قول کے مطابق چھوٹی کشتی کو کہتے ہیں، جس کو اہل حجاز خاص طور سے کام میں لاتے ہیں، انہی معنوں میں معدی جسکی جمع معادی ہے، چھوٹی سی کشتی کو کہتے ہیں^۳۔

جہاز رانی اور جہاز راں عربوں میں جہاز رانی کے لئے سب سے عام لفظ ملاحۃ^۴ کا ہے، کہتے ہیں کہ چونکہ سمندر کا پانی کھاری اور نمکین ہوتا ہے، اور عربی میں کھاری اور نمکین کو ملح کہتے ہیں، اس لئے سمندر کے پانی سے نمک بنانے والے کو اولاً ملاح کہا گیا، پھر سمندر میں جانے والے کو ملاح کہنے لگے اور اس سے فعالة کے وزن پر ملاحۃ جہاز رانی کے پیشہ کو کہنے لگے، دوسرا لفظ اس کے لئے سفانة ہے، جو ظاہر ہے کہ سفینہ سے بنا ہے، اسی سے جہاز راں کو ملاح اور سفان کہتے ہیں، بحار کا لفظ بھی بولتے ہیں، جو بحر سے بنایا گیا ہے۔

خلج فارس کے عرب جہاز رانوں میں بعد کو ایک لفظ ناخوذة کا مستعمل ہوا ہے، اس کی جمع نواخذة بنائی گئی ہے، یہ لفظ ہندی فارسی ترکیب سے بنا ہے، جس کو ہم «نا خدا» کے لفظ سے جانتے ہیں، یہ «ناؤ خدا» یعنی خدائے ناؤ کی مقولہی ترکیب ہے، اسی طرح بحر روم کے عرب بحریوں میں جہاز چلانے والے کے لئے نوئی کا لفظ مستعمل ہے، یہ لفظ شعراے

۱- نشوار صفحہ ۱۶ و صفحہ ۳۹ طبع مارگولیتھ، ۲- نشوار صفحہ ۳۶، طبع مارگولیتھ، ۳- شفاء الغلیل۔

جاہلیت (اعشی) اور صحابہ رضی اللہ عنہ کے زمانے میں ہم کو ملتا ہے،
 (لسان العرب فی کلام ابن عباس) اہل لغت اس کے معنی یہ بتاتے ہیں،
 و النوتی الملاح الذی یدبر السفینۃ، نوتی، ملاح جو جہاز کا پورا انتظام
 کرتا ہے،

اس لفظ کو عربی وزن میں کر کے نوات کی صورت میں بھی بولا گیا
 ہے، ایک آیت کی تفسیر میں حضرت ابن عباس رضی اللہ عنہ سے مروی ہے،
 انہم کانوا نواتین ای ملاحین وہ لوگ نوات یعنی ملاح تھے
 (لسان العرب)

یہ لفظ گو عربی میں قدیم زمانے سے مستعمل ہے مگر یہ خالص عربی
 نہیں، جوہری نے صحاح میں تصریح کی ہے کہ یہ اہل شام کا محاورہ ہے،
 (دیکھو صحاح میں لفظ نوت) وہومن کلام اہل الشام، اس سے پتہ چلتا ہے
 کہ رومی راستہ سے یہ لفظ شام ہو کر عرب میں آیا ہے، یہ اصل میں لاطینی
 لفظ NAUTIANS ہے جس سے فرنچ میں NAUTIQUE اور انگریزی میں
 نیوی NAVY نیویگیشن NAVIGATION نیول NAVAL نائیکل NAUTICAL
 وغیرہ لفظ بنے ہیں،

لیکن کیا ہمارا ہندی «ناؤ» ان لفظوں کی اصل نہیں بن سکتا؟

جنوبی ہندوستان میں ایک شریف عربی النسل قوم نائٹ اور نوائٹ آباد ہے،
 خیال ہوتا ہے کہ وہ ان ہی نواتین یعنی عرب جہاز رانوں کی اولادیں ہیں، جو
 بعد کو سواحل ہند پر آباد ہو گئی تھیں،

اس سلسلہ میں ایک عجیب و غریب لفظ خلاسی^۹ ہے جس کو ہم غلطی
 سے خلاصی سمجھتے ہیں، اور جہازوں کے ادنیٰ ملازموں اور ملاحوں پر
 اس کا اطلاق کرتے ہیں، خلس عربی میں مائے جلے سیاہ و سپید کو کہتے

ہیں، اور اس سے خِلاسیؑ اُس بچہ کو کہتے ہیں، جس کی ماں کالی اور باپ گورا، یا باپ کالا، اور ماں گوری ہو، اسان العرب میں ہے، والخلاسی الولدین ایض وسوداء اوبین اسود وبيضاء وقال الازهری سمعت العرب تقول للغلام اذا كانت امه سوداء وابوه عربیا فجاءت بولدین لونیهما غلام خلاسیؑ والانشیٰ خلاسیۃ، یعنی ماں حبشن ہو اور باپ عرب ہو، یہ گویا عربوں کے دور ترقی میں اس قسم کا لفظ تھا جو آج کل کی اصطلاح میں »یوریشین« کا ہے، اس تشریح کیے بعد اس حقیقت کو سامنے رکھئیے کہ عربوں کے جہازات میں ادنیٰ ملازمین ہمیشہ حبشی رہتے تھے، اور عرب حبشوں کو گھروں میں باندی بنا کر رکھتے تھے، اور ان سے اولادیں ہوتی تھیں، اور وہ جہاز کے کاموں پر لگائے جاتے تھے، وہ »خلاسی« کہلاتے تھے،

ملاح کے لئے ایک اور لفظ عربی میں داریؑ ہے، یہ لفظ اتنا پرانا ہے کہ حضرت علی رضی اللہ عنہ کے کلام میں واقع ہے، کانہ قلع داری داری کے معنی ہیں الملاح الذی یلی الشراع، وہ ملاح جو جہاز کے بادبان (پال) کا انتظام کرتا ہے، ملاح کے لئے ایک اور لفظ صاریؑ بھی عربی میں ہے جواعشی میمون کے ایک قصیدہ میں آیا ہے،

بعد کی عربی زبان میں ربان کا لفظ جہاز کے کپتان کے لئے عام طور پر بولا گیا ہے، بہ ظاہر قیاس ہوتا ہے کہ یہ عربی لفظ ربؑ بہ معنی مالک و آقا سے نکلا ہے، پرانی عربی میں اس کے معنی کل کے ہیں، مگر عجب نہیں کہ یہ فارسی لفظ »ربسان« کی تعریف ہو، یعنی وہ شخص جو یہ دیکھتا ہے کہ جہاز ٹھیک راستہ پر چل رہا ہے، جیسے دیدبان کا لفظ خالص فارسی ہے، اور عرب جہازرانوں میں عام طور سے مستعمل ہے، جہاز کے بلند ستون پر ایک چھوٹا سا صندوق سا بنا رہتا تھا، اُس پر ایک آدمی بیٹھ کر جہاز کا سامنا دیکھتا رہتا تھا کہ سامنے سے کوئی دوسرا جہاز،

یا طوفان، یا پہاڑ یا کوئی اور آفت تو نہیں آرہی ہے، اس کو دید بان کہتے تھے،

عباسی عہد کے جہاز ران، جہاز کے عملہ کی دو قسمیں کرتے تھے، معمولی ملاحوں اور خلاسیوں کو اصحابُ الارْمُل (ہاؤں والے یعنی ماتحت) اور بڑے افسروں کو رؤساء^۱ (سر والے یعنی افسر) کہتے تھے، اس کا واحد رئیس ہے، جو بعد کو بگڑ کر رئیس ہو گیا، اور جس کے معنی جہاز کے کپتان گئے ہیں۔ عربی زبان کا آخری لفظ جو اس معنی میں نویں دسویں صدی ہجری میں استعمال ہوا ہے وہ معسّم^۲ ہے، اس معنی میں ایک کم استعمال لفظ راز ہے، جس کی دوسری شکلیں رائز اور رییز ہیں، یہ روز سے مشتق ہے، جس کے معنی تجربہ، اور صنعت گری^۳ کے ہیں،

بندرگاہوں کے لئے الفاظ بندرگاہ کے لئے عربی میں سب سے پرانا لفظ مرفأ ہے جو رفا سے مشتق ہے، جس کے معنی کشتی ٹھہرانے کے ہیں مینا کا لفظ اس معنی میں بعد کو آیا ہے جس کی جمع موانی ہے، ممکن ہے کہ یہ لفظ انا سے مشتق ہو، جس کے معنی ٹھہراؤ (ثبت ووقوف) کے ہیں، یہ لفظ تیسری صدی ہجری کی کتابوں میں ملتا ہے (کتاب البلدان یعقوبی الموجود سنہ ۲۷۷ھ صفحہ ۳۳۸) اور آج کل بھی بولا جاتا ہے،

اسکالہ کا لفظ اس معنی میں لاطینی سے آیا ہے،

بندر کا لفظ فارسی سے عربی میں آیا ہے،

سمندر کے گوشہ کو خور اور خلیج کہتے ہیں،

^۱ - مروج الذهب، مسعودی جلد ۱ صفحہ ۲۸۲، پیرس ^۲ - الفوائد فی علم البحر و القواعد ابن ماجہ سعدی صفحہ ۴۲، پیرس، ^۳ - لسان العرب و شفاء الغلیل،

سواحل | ساحل بحر کے لئے قدیم لفظ جسد ہے ، اسی سے حجاز کے مشہور ساحلی شہر کا نام جسدہ ہے ، اس کے بعد شطّ اور شاطی کے الفاظ ہیں، اور ساحل تو مشہور عام ہے، مُضَفَّہ، سیف، عبر اور حیزہ بھی ان ہی معنوں میں ہیں ، لفظ عراق کے معنی اُس شاداب چراگاہ کے ہیں جو ساحل پر واقع ہو (لسان العرب) خفاجی نے شفا الغلیل میں جو گیارہویں صدی کی تصنیف ہے، ساحل کے لئے ایک لفظ مہرقان کا ذکر کیا ہے، (صفحہ ۱۸۰)

جہاز رانی کے عربی الفاظ ہم ذیل میں وہ تمام عربی الفاظ لکھتے ہیں، جو جہاز رانی کے متعلقات میں ہیں ، جس سے اندازہ ہوگا کہ اس قوم نے کہاں تک اس میں وسعت پیدا کی تھی،

لفظ	معنی
إقلاع	بادبان کھولنا، روانہ ہونا،
إنشاء	بادبان اُٹھانا،
إشراع	ایضاً
إرفاء	بندر پر جہاز ٹھہرانا،
إرساء	لنگر ڈالنا،
جذف	ڈانڈے سے کشتی کھینا،
جذف	ایضاً
مجداف	ڈانڈ، پاکھر، جن ڈنڈوں سے کشتی کھیتے ہیں،
مجداف	ایضاً
مردی	ایضاً
مقذف	ایضاً

لفظ	معنی
مَقْدَاف	ڈانڈ. پاکھر، جن ڈنڈوں سے کشتی کھیتے ہیں،
مَسْكَان	پتوار، دنبالہ، کشتی،
کوئند	ایضاً
قَلْع	بادبان،
شِراع	ایضاً
مُجَلِّ	ایضاً
طائِق	کشتی کے دو تختوں کے درمیان کی جگہ،
	مابین خشتبین من السفینۃ،
دَقْل	کشتی کا وہ بلا جس میں بادبان بندھتا ہے،
صاری	ایضاً
قَلَس	کشتی رستہ،
جُوْجُوْ	کشتی کا اگلا حصہ،
دِسار	وہ ڈوری یا کیل جس سے جہاز کے تختوں کو
	جوڑتے ہیں،
مسمار	کیل،
سمر	جہاز کے تختوں کو جڑنا،
خزر	جہاز کے تختوں کو سینا،
قلف	تختوں کو سینا اور درازوں میں تارکول بھرنا،
لوح	جہاز کا تختہ،
مِلاح	باد موافق،
شحن	جہاز کو سامان سے بھرنا،
زیار	رستہ،

لفظ

معنی

جہاز کا پانی کی سطح کو پہاڑنا،

غمر

سابور و صابور و صبر وہ بوجھ جس سے جہاز کو بوجھل کرتے ہیں،
مايشقل به السفينة (شفاء الغلیل خفاجی)

تسے الفاظ | یہ تمام وہ الفاظ ہیں جو خالص عربی زبان کے ہیں اور قدیم
ہیں، اسلام کے بعد جب عربوں کی جہاز رانی نے ترقی کی تو بہت سے
تسے الفاظ پیدا ہو گئے، مثلاً خطف جہاز کھول کر روانہ ہونا، سلیمان تاجر
(سنہ ۵۲۲۵) اپنے سفر نامہ میں کہتا ہے،

هذه كلمة يستعملها اهل البحر اس لفظ کو جہاز والے بولتے

يعني يقلعون الى موضع ہیں، اس کے معنی میں کہ کسی

(صفحہ ۱۵ پیرس) دوسری جگہ کیلئے روانہ ہوئے،

اس لفظ کے قدیم معنی »جھپٹنے« کے ہیں، اسی طرح إقلاع کو جو
بادبان کھولنے کے معنی میں تھا، جہاز چلانے کے معنی میں بولنے لگے،
عذب کے معنی میٹھے پانی کے ہیں، اس سے استعذاب بنایا، معنی یہ کہ
جہاز میں »میٹھا پانی بھر لینا« (سلیمان صفحہ ۱۵) ساحل کے معنی میں ایک
اور نیا لفظ بار شاید سنسکرت یا فارسی سے آیا ہے، سلیمان، مدراسی
سواحل کے ذکر میں ایک مقام کلاہ بار کا ذکر کرتا ہے، پھر کہتا ہے،
والساحل کلّ يقال له بار اور کل (؟) ساحل کو بار

کہتے ہیں،

(۱۸)

فارسی لغت نویسوں نے اس کے معنی »انہوہ اور جمعیت« کے لکھے
ہیں (دیکھو فرہنگ جہانگیری) مگر لفظ رودبار اور جوئبار ادھر اشارہ کرتے
ہیں، پھر افریقہ کی سمت »زنجبار« جنوبی ہندوستان میں ملیار، کلاہ بار،

ساحلی ملکوں اور شہروں کے ناموں کا جز ہے، منسکرت کا واڑ جیسے
کالہیاواڑ، کارواڑ بھی شاید انہی معنوں میں ہو،

بحر روم اور بحر ہند | بحر روم اور بحر ہند کے اصطلاحات میں بھی
کے اصطلاحات میں فرق فرق تھا، مثلاً بادبان والے بڑے ستون کو خلیج
فاوس اور بحر ہند والے دقل کہتے تھے اور بحر روم والے صاری،

وتسمیہ ارباب المراكب فی بحر بحر چین وغیرہ میں جہاز والے
الصین وغیرہ الدقل و تسمیہ اس کو دقل اور بحر روم کے
رجال البحر الرومی الصاری لوگ اُس کو صاری کہتے ہیں،
(ضمیمہ مسعودی در سفر نامہ
ابوالحسن سیرانی صفحہ ۱۹۶)

تعبیہ کے پرانے معنی میں سامان کرنے ہیں، پھر فوج کے درست کرنے
کے معنوں میں آیا، بعد کو جہاز کو سامانوں سے بھر کر تیاری کر لینے
کے معنی میں استعمال کیا گیا، (سلیمان ۱۵) اسی طرح نجل کے قدیم عربی
معنی پھینکھنے کے ہیں، پھر جہاز کو سامان و اسباب سے خالی کرنے کے معنی
میں بولنے لگے، (عجائب الہند ابن شہریار صفحہ ۱۶) رُکاب جمع راکب
بمعنی سوار ہر سوار کے لئے بولتے تھے، بعد کو خاص جہازی مسافروں
کے معنی میں اطلاق کیا گیا، اسی طرح مرکب (بمعنی سواری) کو جہاز
کے لئے خاص کر لیا گیا، خُصْبُ پہلے گھوڑے کے دوڑنے کو کہتے
تھے، بعد ازیں وہ طوفان باد کے معنی میں مستعمل ہوا، (عجائب صفحہ ۱۴۲ و ۱۴۶)

تیسری صدی کا بحری سیاح ابوالحسن سیرانی اس لفظ کی تفسیر کرتا ہے،
و تفسیر الخُبّ الشّدّة اور خُب کے معنی سمندر میں
العظیمة فی البحر (۱۹۵) بڑی شدت کے ہیں،

دخیل الفاظ | بہت سے الفاظ غیر زبانوں سے آ کر داخل ہو گئے، چنانچہ خلیج فارس والوں میں فارسی، بحر ہند کے جہاز رانوں میں ہندی، چینی جہاز رانوں میں چینی، بحر روم جہازیوں میں رومی و لاطینی الفاظ اور اصطلاحات پھیلے، ذیل میں ہم مثال کے لئے چند الفاظ لکھتے ہیں،

فارسی

لفظ	معنی	اصل
زورق	چھوٹی کشتی	زورہ
ربان	کپتان یا پائلٹ	رہبان
رہنائیج - رہمانی،	جہاز کے راستوں کا نقشہ،	رہنامہ
ناخوڈہ	نا خدا،	نا خدا
سنبوک، سنبوق، سنبک	چھوٹی کشتی،	سنبوڈہ
فرواز	کشتی کا کنارہ،	پرواز
انجر، لنجر	لنگر،	لنگر
دیدب، دیدبان	دیدبان،	دیدبان

ہندی

مڈونیج	چھوٹی کشتی،	ڈونگی
بارجہ و بیرجہ	جہازوں کا بیڑہ،	بیڑہ
مھوری	چھوٹی کشتی	ہوڑی
بلنج	جہاز کا کمرہ،	پلنگ
جوش	بادبان کا رسا،	
کنیر،	ناریل کی چھال کا رسا،	
بانانی	ہندی سوداگر، پھر جہاز کے عام مسافر بنیا	

ایک قدیم نعت نویس ابن مُردید (المتوفی سنہ ۵۳۲۱ھ) نے اپنی جملہ اللغة میں ایک لفظ سابجہ لکھا ہے، جس کے معنی یہ دئے ہیں،

السابجة قوم من الهند يستاجرون سابجہ ہندوستان کی ایک قوم
للقناتل فی السفن جو جہازوں میں لڑائی کے لئے
(۳- صفحہ ۵۰۴) نوکر رکھی جاتی ہے،

»سابجہ« کی ہندی اصلیت نہیں معلوم،

چینی

چینی زبان کا ایک لفظ مُجَنک ہے، جس کو ابن بطوطہ نے چین کے جہازوں کے ذکر میں جب وہ جنوبی ہند سے چینی جہاز پر سوار ہوا ہے، استعمال کیا ہے، اس کے معنی بڑے جہاز کے ہیں، دوسرا لفظ زَو ہے جو چینی زاو ہے، یہ ایک قسم کی کشتی ہوتی تھی،

یونانی اور لاطینی

لفظ	معنی	اصل
اوقیانوس،	محیط اعظم،	ایکیانوس
اسطم،	قعر دریا،	اسٹوما،
جریبا،	جہاز میں شمالی ہوا	گر پیاس
جون،	خلیج،	گونیا
سطام،	کشتی کا اگلا حصہ،	اسٹوما
شلاریہ،	ایک قسم کی کشتی،	سلریان
طونس،	کشتی کا رستہ	ٹونس
قرطیل،	خاکنسے،	اکروٹیریان
فوقور،	بڑی کشتی،	کروورس

لفظ	معنی	اصل
قریۃ	بادبان کا تھمب،	کیر یا
قیر،	تار کول یا وہ روغن جس سے جہاز کے تختے طلا کئے جاتے تھے،	کیروس
عدولیۃ	کشتی	اذولس
نول، ناولون	جہاز کا بوجھ اور کرایہ	ناؤلان
نوتی	ملاح	ناؤلیس
کمپاس ^۱	بحری راستوں کا نقشہ	کمپاس

یہ تمام الفاظ رومیوں کے ذریعہ سے عربوں تک پہنچے، اور ان کو انہوں نے بے تکلف استعمال کیا،

جنگی جہازوں کے لئے جنگی جہازوں کا ذکر میں نے قصداً نہیں چھیڑا ، الفاظ ہے کہ وہ ایک مستقل بحث ہے، تاہم اس سلسلہ میں چند الفاظ یہاں کہہ دینا چاہتا ہوں، عربوں نے جنگی جہازوں کا سامان رومیوں سے لیا، اس لئے اس میں اُن کے بہت سے الفاظ بھی عربی میں آگئے، ان میں سب سے پہلا لفظ «اُسطول» کا ہے جس کی جمع اساطیل آتی ہے، اور جس کے معنی جنگی جہازوں کے بیڑہ کے ہیں، یہ یونانی لفظ ہے (مقریزی اور ابن خلدون نے اساطیل کا ذکر کیا ہے)

ایک اور لفظ شمالی افریقہ اور سسلی کی لڑائیوں میں شلندی کا آتا ہے، ابن ایثر میں ہے (حوادث سنہ ۵۳۳۷) فلقیہم اربعون شلندی للروم.....

^۱ ان الفاظ کے لئے دیکھو میری کتاب لغات جدیدہ کا ضمیمہ،

واخذ منهم المسلمون عشر شلندیات» یہ شلندی ایک خاص قسم کے جنگی جہاز کو کہتے تھے، یہ یونانی لفظ ہے، اس کی اصل سلنڈین یا کلنڈین ہے، بحر روم کے سلسلہ میں ایک اور لفظ شینی استعمال ہوا ہے، ابن اثیر میں شہر مہدیہ کی آبادی کے ذکر میں (حوادث سنہ ۵۳۰۳) ہے کہ تسع مائۃ شینی، یہ ایک قسم کا بڑا جنگی جہاز ہوتا تھا جو ۱۴۰ ڈانڈوں سے چلایا جاتا تھا، اس کی جمع شوانی آتی ہے (مقدمہ ابن خلدون صفحہ ۲۱۱) تمدن عرب کے ضمیمہ میں پوپ کے کتب خانہ کی ایک قلمی عربی تاریخ صقلیہ سے یہ عبارت نقل کی گئی ہے، واما الشینی ولسیمی الغراب فانہ یجذف بمائتہ واربعین مجذافاً وفيہ المقاتلة والمجذافون،

ایک اور جنگی کشتی کا نام 'غراب' ہے، لفظی معنی اس کو کوئے کے ہیں، فرنچ میں کوئے کو CORVET اور لاطینی میں CORVUS (کاروس) کہتے ہیں، یہ دونوں لفظ ایک اصل سے ہیں، مگر معلوم نہیں ان دونوں میں اصل کون ہے اور نقل کون؟ خفاجی نے جو گیارہویں صدی کے مصنفین میں ہے، شفاء الغلیل میں لکھا ہے کہ تحقیق نہیں کشتی کے لئے یہ لفظ تشبیہ کے طور پر مستعمل ہوا ہے یا کوئی اور وجہ ہے؟ آصفی مکی گجراتی نے ظفر الوالہ میں جو سلاطین گجرات کی عربی تاریخ ہے، جہاز کے لئے ایک نیا لفظ برشتہ استعمال کیا ہے،^۱

بہت سے اور نئے الفاظ بھی جنگی جہازوں کی مختلف قسموں کے لئے عربی میں پیدا ہوئے، جیسے عرآدہ، طرآدہ، مسطحات، حرآقہ،

بطسہ بھی ایک لفظ ہے جو جہازوں کے معنی میں ہے، اس کی جمع 'بطس' ہے، عماد کاتب اصفہانی نے سلطان صلاح الدین کے عہد میں

^۱ ظفر الوالہ جلد اول صفحہ ۳۶ و ۴۱، (لندن)

الفتح القسی میں استعمال کیا ہے، (دیکھو صفحہ ۲۸۴ بریل)

جنگی جہازات جہاں بنتے تھے ان کو عربی میں دارالصناعة کہتے تھے،
یہی لفظ ہے جو اسپینی کی راہ سے یورپین زبانوں میں جا کر ڈرسنا اور ارسنل
بن گیا ہے،

عربی بحری الفاظ یورپین حسب ذیل عربی و فارسی الفاظ اسپینی و پرتگالی
زبانوں میں کے ذریعہ سے یورپ کی زبانوں میں آج تک
مستعمل ہیں، جن سے یہ ظاہر ہوتا ہے کہ عربوں کے بحری تمدن و ترقی سے
اہل یورپ کس حد تک مستفید ہوئے ہیں،

یورپین

عربی اصل

DARSEEN (Fr.) ARSENAL (Eng.)

دارالصناعہ

AMIRALH (Port.) AMIRAL (Fr.) ADMIRAL (Eng.)

امیر البحر یا امیر الرحل

ARRAEZ

الرئیس

CORVETT

غراب

FLUGA

فلک

CALPAT

قلف

ANCHOR

انجر، لنجر،

ALHURRGO

الحرآقہ

CABLE

حبل و کبل

ہم نے الفاظ کی بحث کو قصداً طول دیا ہے، کیونکہ اگر انہی الفاظ
پر غور کیا جائے تو عربوں کی جہازرانی، اس کی ترقی، اس کی وسعت اور
اور اس کے ذریعہ سے، مختلف قوموں سے ان کے میل جول اور اختلاط کی
پوری تاریخ مجسم ہو کر سامنے آجاتی ہے،

جن قدیم عربی الفاظ کی فہرست اوپر دی گئی ہے، خواہ وہ خاص عربی الاصل ہوں یا کسی دوسری زبان سے آئے ہوں وہ یہ پتہ دیتے ہیں کہ عربوں کو اسلام کے پہلے بھی جہاز رانی سے شغف تھا،

قدیم عربی اشعار،

عربوں کی قبل از اسلام تاریخ کا واحد اور تنہا ذریعہ ان کے اشعار ہیں، ظاہر ہے کہ جہاز رانی اور دریا اور سمندر کے متعلق انہی شاعروں کے کلام میں ذخیرہ مل سکتا ہے، جو دریا اور سمندر کے کنارے رہتے ہوں، چنانچہ عرب شاعروں میں اس کی تلمیحات زیادہ تر اُن شاعروں کے کلام میں ملتی ہیں، جن کی آمد و رفت بحرین، خلیج فارس اور عراق کے اُن عرب شاہی درباروں میں تھی جو دجلہ اور فرات کے کناروں پر حکمراں تھے، اور جو عام طور سے منازل یا آل منذر کہلاتے تھے اور جن کا دارالریاست حیرہ تھا،

نوجوان عرب شاعر طرفہ جو اسلام سے بیس پچیس برس پہلے گذرا ہے، اور جس کا تعلق بحرین اور حیرہ سے تھا، اپنے سب سے معلقہ والے مشہور قصیدہ میں کئی مرتبے اپنی بادپیمائے اوتنی اور اس کیے دہانے بائیں ہلنے والے محمل کو، ادھر ادھر ہلنے والے بڑے جہاز سے اور اپنی اوتنی کی لمبی گردن کو کشتی کے پتوار (سکان) سے تشبیہ دیتا ہے، کہتا ہے،

كَانَ مُحْدُوْجُ الْمَالِكِيَةِ غَدُوَّةَ قَبِيْلَةِ الْمَالِكِ كِي خَاتُوْنَ كِي مُحْمَلِ صَبْحِ
 خَلَا يَافَسْفِيْنَ بِالنَّوْأَصْفِ مِنْ دَدِ كِي رَوَانِكِي كِي وَتِ نَوَاصِفِ مِي
 عَدُوْ لِيَّةٌ، اَوْ مِنْ سَفِيْنَ ابْنِ يَامَنْ بڑے جہاز معلوم ہوتے تھے، بڑے
 يَجُوْرُ بِهَ الْمَلَاحُ طَوْرًا وَيَهْتَدِي رومی جہاز، یا ابن یامن کے جہازوں
 مِي سِي جَن كُو مَلَاح لِيَكِر كَبِي

بھٹکتا ہے اور کبھی ٹھیک راستہ
پر چلتا ہے،

ان شعروں میں بحرنا پیدا کنار میں ملاحوں کا جہاز کو لیکر چلنا، اور
کبھی بھٹکتا اور کبھی ٹھیک راستے پر پتہ پا کر چلانا بڑی خوبصورتی سے
ادا ہوا ہے، اخیر شعر میں ایک عرب جہازراں کا نام «ابن یامن» آیا ہے،
جو بہت سے جہازوں کا مالک تھا، کہتے ہیں کہ ابن یامن بحرین کا عرب
بادشاہ تھا، جو بڑے بڑے جہاز بناتا تھا، اور جس کی شہرت نے ضرب المثل
کی حیثیت اختیار کر لی تھی، ابن یامن کا ذکر امرء القیس نے بھی اپنے ایک
شعر میں کیا ہے، کہ وہ بحرین میں قصر مشقر کیے پاس بہت سے باغوں
کا مالک تھا،

أَوِ الْمَكْرَعَاتِ مِنْ نَخِيلِ ابْنِ يَامِنْ مُدَوِّنَ الصَّفَا اللَّائِي يَلِينُ الْمَشْقَرَا
وَالْمَشْقَرُ حَصْنٌ فِي الْبَحْرَيْنِ بَنَاهُ كَسْرَى (جمہرۃ اشعار العرب لابن درید ص ۱۲۹)

بہر حال ابن یامن کوئی جہاز ساز ہو یا جہازراں ہو، بہر حال وہ
عہد جاہلیت میں تھا، مگر یامن نام سے جو عبرانی «یامین» کی عربی شکل
ہے، میرا یہ قیاس ہوتا ہے کہ یہ اُس عہد کے کسی عرب یہودی سوداگر
کے جہازات ہوں گے، طرفہ اس کے بعد سمندر میں جہاز کے زور سے
چلنے سے بانی جس طرح پھٹتا ہے اس کی تصویر کھینچتا ہے، جس سے
اس کا مشاہدہ معلوم ہوتا ہے،

يَشْقُ حُبَابُ الْمَاءِ حَيْزُومَهَا بَهَا اس جہاز کا سینہ پانی کی
کما قسم الترب المفاثلُ باليد موجوں کو اس سے اس طرح
بھاڑتا ہے جس طرح بچے مٹی

کے کھیلنے میں مٹی کے ڈھیر
کو ہاتھ سے کاٹ کر دوحصوں
میں بانٹ دیتے ہیں،

اس کے بعد وہ ایک شعر میں اپنی اونٹنی کی لمبی گردن کی تعریف
اس طرح کرتا ہے،

واتلع نہاٹض اذا صعدت به اٹھی ہوئی لمبی گردن والی ہے،
کسکان بوصی بدجلة مصعد جب وہ اس کے سہارے سے
اونچی ہوتی ہے، تو وہ جہاز
کا پتوار معلوم ہوتی ہے جو
دجلہ میں اوپر چڑھا جاتا ہو،

اس شعر سے اس زمانے کی نہر دجلہ میں جہازوں کے چلنے کا حال
معلوم ہوتا ہے، غور کے قابل چیز طرفہ کے دونوں شعروں کے دو لفظ ہیں،
پہلے شعر میں وہ جہاز کے لئے عدویۃ کا لفظ استعمال کرتا ہے، جس کی
نسبت اوپر معلوم ہو چکا ہے کہ یونانی ہے، اور رومیوں کے استعمال میں
تھا، وہ بحر روم کی اصطلاح ہوگی، دوسرے شعر میں وہ جہاز کو بوصیؑ
کہتا ہے، جو فارسی الاصل ہے، اور جو خلیج فارس اور دجلہ کی بولی
ہوگی، ایک ہی شاعر کا ایک ہی قصیدہ میں ایک ہی معنی کے لئے دو
ایسے مختلف لفظوں کا استعمال کرنا، جو دو قوموں کی دو زبانوں سے اور
دو مختلف سمندروں سے متعلق ہوں، یہ ظاہر کرتا ہے کہ عرب کے بحری
تعلقات اُس وقت کی دنیا کی دونوں قوموں سے برابر کے تھے، ادھر
خلیج فارس سے وہ وابستہ تھے، ادھر بحر روم سے،

عرب جاہلیت کے مشہور شاعر اعشی میمون کا تعلق بھی حیرہ کے

دربار سے تھا، اس کو اکثر خلیج فارس اور دجلہ و فرات دیکھنے کا موقع ملا ہوگا، وہ متعدد شعروں میں جہاز اور دریا کا ذکر کرتا ہے، اور اپنے مدوح کے جود و سخا کی تشبیہ بہتے ہوئے دریا اور اُمڈتے ہوئے سمندر سے دیتا ہے،

وما مزیدُ من خلیج الفراتِ جونُ غواربۃ تلّٰتِ یطم
خلیج فرات کا کف سے بھرا ہوا سیاہ دریا جس کی موجیں متلاطم
یکب الخلیۃ ذات القلاع قدکا دُجُو جو ہا ینحطم
ہوں جو بادبان والے بڑے جہاز کو اس طرح اُلٹ دے کہ اس کا
اگلا حصہ ٹوٹ جانے کو ہو،

تکاً کا ملاحُہا و سطہا من الخوف کوئلہا یاتزم
جس کا ملاح اُس کے بیچ میں خوف سے اس کے پتوار سے چمٹا ہو،

ان شعروں میں اس جاہلی شاعر نے بحری طوفان کا پورا نقشہ کھینچ دیا ہے،

ایک اور قصیدہ میں وہ اپنے مدوح کے ابر کرم کا تماشا ان لفظوں میں دکھاتا ہے،

وما رائحُ روحہ الجنوب یروی الزروع و یعلمُ الدیارا
اور نہ شام کا برسنے والا بادل جس کو باد جنوب بھلاتی ہے
کھیتوں کو سیراب کرتا اور آبادیوں پر چھاتا ہوا،
یکبُ السفین لا ذقانہ و یصرعُ بالعبر ائلا و زارا
کشتیوں کو ٹھڈیوں کے بل گراتا اور ساحل پر اٹل اور زار
کے درختوں کو پچھاڑتا

اذا رهب الموج نوتيسه يُحطُّ القلاع و يرخي الزيارا
جب ان کا ملاح موج کو دیکھ کر ڈرتا اور بادبان کو اُتارتا
اور ڈوری کو ڈھیلی کرتا ہے،

یہ اشعار بھی ابروباد اور موج و تلاطم کے وقت ملاح کی حالت کی
تصویر کھینچتے ہیں، ایک اور شعر میں وہ فرات کی موج اور کشتی کا
تذکرہ کرتا ہے،^۱

مثل الفراتی اذا ما طما فرات کی طرح جب وہ موجزن
يقذف بالبوصى و بالماهر ہوتا ہے تو جہاز اور شناور کو
دور پھینک دیتا ہے،

اعشىٰ کے ہاں نوتی^۲ کا لاطینی اور بوصی کا فارسی لفظ عرب کے دونوں
بحری مرکبوں کو یکجا کرتے ہیں،

سب سے زیادہ تعجب انگیز شعر وہ ہے، جو دیار ربیعہ (عراق) کے
بسنے والے بنو تغلب کے مغرور بہادر شاعر عمرو بن کلثوم کے اس فخریہ
میں ہے جو سب سے معارفہ کا پانچواں قصیدہ ہے، وہ فخر کے جوش و خروش
میں کہتا ہے،

ملائنا البر حتیٰ ضاق عنا ہم نے خشکی کو (فوجوں سے)
و موج البحر نملؤہ سفینا اس طرح بھر دیا کہ میدان تنگ
ہو گیا، اور ہم تری میں سمندر
کی موج کو کشتیوں سے بھر
دیتے ہیں،

^۱۔ ان اشعار کے لئے دیکھو، دیوان اعشىٰ مطبوعہ گب سیریز، سنہ ۱۹۲۸ء
مرتبہ روڈائف گیر صفحہ ۳۱ و ۴۰ و ۱۰۵

اس شعر سے نہ صرف عربوں کا نڈر بحری ہونا، بلکہ جنگی جہازوں کی لڑائیوں سے بھی آشنا ہونا ظاہر ہوتا ہے،

ایک اور تغلی شاعر اخنس بن شہاب تغلبی، اپنے قبیلہ لکیز بن عبدالقیس کی مدح میں کہتا ہے،

لکیز لہا البحران والسیف کلہ لکیز کے قبضہ میں دونوں
وان یاتھا باس من الہند کارب سمندر اور بحرین کا کل کنارہ
(ابن حائک ہمدانی صفحہ ۲۰۴) ہے، اگرچہ ہند سے اس کو غم
افزا تکلیف آئے،

اس شعر سے اس قبیلہ کے ہند کے بحری تعلقات پر روشنی پڑتی ہے، ایک اور عرب شاعر دریا میں کشتی کی رفتار کی تصویر اس طرح کھینچتا ہے،^۱

موا خرفی سماء الیم مقلعة وہ جہاز جو سمندر کے آسمان
إذا علت ظهر موج ثمت انحدرت کو بادبان اٹھائے پھاڑتے ہیں،
جب وہ کسی موج کی پیٹھ پر
چڑھتے ہیں، پھر اترتے ہیں،

قرآن پاک،

عرب جاہلیت کی تاریخ کا سب سے محفوظ سرمایہ قرآن پاک ہے، جو اُس وقت سے آج تک ہر تحریف و تغیر سے پاک موجود ہے، قرآن پاک میں جہازوں اور سمندروں کا ذکر اس کثرت سے ہے، کہ سب کو اس موقع پر سمیٹنا بھی مشکل ہے، قرآن پاک میں جہازوں کا ذکر اٹھائیس آیتوں میں ہے، (۲۳) آیتوں میں «فلک» کے لفظ کے ساتھ، دو جگہ جوار کے ساتھ، ایک

^۱ لسان العرب لفظ قلع،

آیت میں سفینۃ کے اور ایک میں ذات الواح "دوسر کی تلمیح کے ساتھ" اور ایک اور آیت میں بلفظ جاریۃ،

قرآن پاک میں کشتی کی تاریخ کا آغاز حضرت نوح علیہ السلام کے طوفان کے سلسلہ میں ہوتا ہے، حضرت نوح علیہ السلام کو کشتی بنانے کا حکم ہوتا ہے،

واصنع الفلک باعیننا (ہود۔۴) اور ہماری آنکھوں کے سامنے
تو ایک جہاز بنا،

یہ جہاز کن سامانوں سے بنا تھا، وہ اس تلمیح سے ظاہر ہے،
وحملناه علی ذات الواح "دوسر" اور ہم نے اس کو تختوں اور
کیلوں والی چیز پر بار کر لیا، (قمر۔۱)

اس سے معلوم ہوا کہ لکڑی کے تختوں میں سوراخ کر کے کیلوں سے
ان کو جڑ کر کشتی تیار کرتے تھے، اور وہ ایسی مضبوط تھی، کہ کوہ مثال
موجوں کے تھپیڑے برداشت کرتی چلی جاتی تھی،

وہی تجری بہم فی موج کالجبال اور وہ کشتی ان کو لے کر
پہاڑوں کی طرح بلند موجوں
(ہود۔۴)
میں تیرتی چلی جاتی تھی،

یہ جہاز پہاڑوں کی طرح بڑے اور اونچے ہوتے تھے، وہ سمندروں
کی موجوں میں بواؤں کے سہارے جب صحیح و سلامت چلتے پھرتے نظر آتے
تھے، تو خدا کی قدرت نظر آتی تھی، فرمایا،

ومن ایستہ الجوار فی البحر اور خدا کے عجائبات قدرت
کالا علام، ان یشا یشکن میں سے سمندر میں پہاڑیوں کی
التریح فیظللن رواکد طرح اونچے چلنے والے جہاز
علی ظہرہ ان فی ذلک ہیں، اگر وہ چاہے تو ہوا کو ساکن

لایات تکل صبارِ شکورہؑ کردے تو وہ چلتے جہاز سمندر
(شوریٰ-۴) کی پشت پر جم کر رہ جائیں، اس
میں ہر ثابت قدم شکر گزار کیلئے
کئی نشانیاں ہیں،

ایک اور آیت سے معلوم ہوتا ہے کہ ان جہازوں کے بادبان بھی
پہاڑیوں کی طرح اونچے ہوتے تھے،
وله الجوار المنشات فی البحر اور اسی کی قدرت ہے کہ
کالاعلام، (رحمان-۱) سمندر میں پہاڑیوں کے اتنے
اونچے بادبان اڑاتے ہوئے جہاز
چل پھر رہے ہیں،

قرآن نے جا بجا انسانوں پر عموماً، اور عربوں پر خصوصاً اپنا یہ
احسان جتایا ہے کہ اس نے کشتیوں کی سواری بخشی، جو تم کو اور تمہارے
سامان تجارت کو ہر جگہ آسانی سے لے بھرتی ہے،

اللہ الذی سخر لکم البحر لتجری وہی اللہ جس نے سمندر کو
الفلک فیہ بامرہ و لتبتغوا من تمہارے قابو میں کر دیا، تاکہ
فضله ولعلکم تشکرون، اس کے حکم سے جہاز اس
(جاثیہ-۲) میں چلیں، اور تاکہ اس کے
فضل و کرم (تجارت) کو ڈھونڈو
اور تاکہ تم اس کے شکر گزار
بنو،

الم تر ان اللہ سخر لکم ما فی کیا تو نہیں دیکھتا کہ اللہ نے جو
الارض والفلک تجری فی کچھ کہ خشکی میں ہے اور تری
البحر بامرہ میں ان جہازوں کو تمہارے قابو

(حج- ۹) میں کر دیا ہے جو اس کے حکم

سے سمندر میں چلتے پھرتے ہیں،

ایک جگہ سمندر کے علاوہ چھوٹے دریاؤں کا بھی ذکر ہے، جن سے مقصود غالباً خلیج فارس، دجلہ، فرات، بحر میت، خلیج عقبہ، اور دریائے نیل ہیں، جہاں عام عرب اور خاص طور سے قریش تاجروں کی حیثیت سے آتے جاتے رہتے تھے،

و سخر لکم الفلک لتجری فی اور خدا نے جہازوں کو تمہارے
البحر بامرہ و سخر لکم الانہار قابو میں کر دیا، کہ وہ اس کے
(ابراہیم - ۵) حکم سے سمندر میں چلیں اور
دریاؤں کو تمہارے قابو میں
کر دیا،

یہ جہاز جن اغراض سے اس وقت چلتے تھے، اور ان سے جو کام اہل عرب لیتے تھے، ان کی تفصیل یہ ہے،

و هو الذی سخر البحر لتأکلوا اور وہی اللہ جس نے سمندر
منہ لحماً طریاً و تسخر جوامنہ کو تمہارے قبضہ میں دے دیا
حلیۃ تلبسوا نہا و تری الفلک تاکہ تم اس میں سے نکال کر
مواخر فیہ ولتبتغوا من فضلہ و تازہ گوشت (مجھلیاں) کھاؤ، اور
لعلکم تشکرون، اس سے اپنے زیب و زینت کے

سامان (موتی مونگے) نکالو، جن کو تم پہنتے ہو، اور تو دیکھتا
(نحل- ۲)

ہے کہ اس میں جہاز پانی کو
چیرتے پہاڑتے چلتے ہیں، تاکہ
تم خدا کے شکر گزار ہو،

والفلاک الّتی تجری فی البحر اور ان جہازوں میں اللہ کی
 بما ینفع الناس، قدرت کا نشان ہے جو انسانوں
 کے لئے کارآمد سامانوں کو لے (بقرہ - ۲)
 کر سمندر میں چلتے ہیں،

ایک جگہ دو دریاؤں کا ذکر کیا گیا ہے، جن میں سے ایک میٹھا اور
 دوسرا کھاری ہے، اور دونوں سے پھلیاں اور ایک سے موتی اور مونگے نکلتے
 ہیں، اور اس میں جہاز بھی چلتے ہیں، ان دونوں دریاؤں سے خلیج فارس اور
 فرات مراد ہیں، فرات کا پانی میٹھا اور خلیج کا کھاری ہوتا ہے،

وما یستوی البحر ان هذا دونوں دریا برابر نہیں، یہ تو
 عذب فرات سائغ شرابہ میٹھا خوش مزہ اور خوش گوار
 وهذا ملح اجساج ومن کل ہے، اور وہ کھاری بدمزہ ہے اور ہر
 تاكلون لحما طریا وتستخرجون ایک سے تم تازہ گوشت (پھلیاں)
 حلّیة تلبسو نہا وتری الفلک کھاتے ہو، اور زیب و زینت
 فیہ مواخر لتبتغوا من فضلہ کے سامان نکالتے ہو جس کو
 ولعلکم تشکرون، پہنتے ہو، اور اس میں جہاز پانی
 کو پھاڑتے تجھے نظر آتے ہیں تاکہ
 (فاطر - ۲)

تم اس کے فضل و کرم کی دولت
 تلاش کرو اور تاکہ شکر گزار بنو،

انہی دونوں دریاؤں کا ذکر سورۃ رحمان میں بھی ہے،

مرج البحرین یلتقیان ینہما اس خدا نے دونوں دریاؤں کو اس
 یرزخ لایبغیان، فبای الاء طرح ملایا ہے کہ دونوں اکٹھے ہو
 ربکما تکذبان، ینخرج منہا جاتے ہیں، اور ان دونوں کے
 اللؤلؤ والمرجان، فبای الاء بیچ میں ایک پردہ ہے کہ ایک

ربکما تکذبان، وله الجوار المنشأت فی البحر کا لاعلام
فبای الای ربکما تکذبان
(رحمان -)

دوسرے پر دست درازی نہیں
کرتے، تو تم دونوں اپنے پروردگار
کی کن کن صفتوں کا انکار
کرو گے، ان سے موتی اور
مونگے نکلتے ہیں تو تم دونوں
اپنے پروردگار کی کن کن صفتوں
کا انکار کرو گے، اسی کے وہ
جہاز ہیں جو اونچے، پہاڑیوں کے
مانند بادباں اڑاتے سمندر میں
چلتے ہیں۔ تو تم دونوں اپنے
پروردگار کی کن کن صفتوں کا
انکار کرو گے،

، جہاز موافق ہوا کے زور اور اس کے سہارے سے چلتے تھے،
ومن آیتہ ان یرسل الریاح
مبشرات ولیدقیکم من
رحمتہ ولتجرى الفلک بامرہ
ولتبتغوا من فضلہ ولعلکم
تشکرون،
(روم - ۵)

اور اس کے عجائب قدرت میں
سے ایک یہ ہے کہ وہ خوشخبری
پہنچانے والی ہوائیں چلاتا ہے
تاکہ تم کو اپنے فضل و کرم کی
لذت چکھائے، اور تاکہ جہاز
اس کے حکم سے چلیں، اور تاکہ
تم تجارت کے ذریعے خدا کی
مہربانی کو تلاش کرو، اور تاکہ تم
شکر ادا کرو،

ان اوپر کی آیتوں سے یہ بالکل ظاہر ہے کہ اہل عرب میں اس وقت

کشتی بانی اور جہازرانی سے تین کام لئے جاتے تھے :

- ۱- کشتیوں سے مچھلیوں کا شکار،
- ۲- دریا سے موتیوں اور مونگوں کا نکالنا،
- ۳- سوداگری اور تجارت کے سامان و اسباب کو دوسرے ملکوں میں لے جانا اور فائدہ اُٹھانا،

ناپیدا کنار سمندروں میں اکڑی کے چند تختوں پر، ہواؤں کے رحم و کرم پر، ضعیف و ناتواں انسانوں کا سفر، کس قدر خطروں سے لبریز تھا، ایسی حالت میں کبھی ان جہازوں کا مقابلہ جب مخالف ہواؤں سے، ابر و باد سے، اور طوفانوں سے پڑتا ہوگا تو ہر طرف سے پانی کی موجوں میں موت کا کس قدر دلخراش منظر نظر آتا ہوگا، ان مایوسیوں کے بادل میں اگر اُمید کی بجلی کسی طرف سے چمکتی ہوگی تو وہ صرف قدرت والے خدائے واحد کی نگاہ کرم سے،

اور ان کے لئے (ہماری) ایک	وآیۃؑ لہم انا حملنا ذریتہم
نشانی یہ ہے کہ ہم نے انکی	فی الفلک المشحون وخلقنا
اولاد کو بھرے ہوئے جہاز	لہم من مثلبہ ما یرکبون وان
میں لادا ہے اور بھی اسی قسم	نشا نغرةہم فلا صریخ لہم
کی سواریاں اُن کے لئے پیدا	ولا ہم ینقذون إلا رحمة منا
کیں اور اگر ہم چاہیں تو ان	ومتاعاً الی حین،

کو ایسا ڈبودیں کہ پھر مدد کی کوئی آواز بھی نہ نکلے اور نہ وہ بچائے جاسکیں، لیکن ہماری رحمت ہے، اور دنیا میں کچھ دن کے لئے آرام اور چین ان کو اُٹھالینا،

(یسین-۳)

دوسری آیت میں عام اہل عرب اور خصوصاً قریش کو انسان کی فطری درماندگی اور عاجزی، سمندروں میں وقت پر خدا کی یاد اور نجات کے بعد پھر بادۂ غفلت کی سرشاری کا عکس اُن کے ذاتی تجربہ و مشاہدہ کے آئینہ میں دکھایا گیا ہے،

فاذا ركبوا في الفلك دعوا الله
مخلصين له الدين فلما نجاهم الى
البر اذا هم يشركون،
(عنكبوت ۷)

تو جب وہ جہاز میں سوار ہوتے
ہیں تو بڑے خلوص کے ساتھ
خدا کو پکارتے ہیں، پھر جب
خدا اُن کو نجات دیکر خشکی
میں لاتا ہے تو دفعۃً وہ شرک
کرنے لگتے ہیں،

اسی مضمون کو ایک دوسری آیت میں مؤثر طریقہ سے ادا کیا ہے،

الم تر ان الفلك تجري في
البحر بنعمت الله ليریکم من
آيته ان في ذلك لآية
لكل صابر شكور و اذا
غشيهم موج^۴ كالظلل دعوا
الله مخلصين له الدين فلما
نجاهم الى البر فمنهم مقتصد^۵
و ما يجحد بايتنا الا كل
ختار كفور
(لقمان - ۴)

کیا تجھے نظر نہیں آتا کہ جہاز
سمندر میں خدا کی مہربانی سے
چل رہے ہیں تاکہ تمہیں وہ اپنی
کچھ نشانیاں دکھائے، اس میں
ہر صبر و شکر کرنے والے کے
لئے نشانیاں ہیں اور جب ان کو
(جہاز کے تختوں پر) موج اوپر
سے آکر گھیر لیتی ہے تو وہ
بڑے اخلاص کے ساتھ خدا
کو پکارتے ہیں، پھر جب
خدا ان کو اس خطرہ سے
رہائی دلا کر خشکی پر لاتا

ہے تو ان میں سے بعض حد
اعتدال پر قائم رہتے ہیں اور
ہمارے آثار قدرت کا انکار
کوئی نہیں کر سکتا، لیکن
مغرور ناشکرا،

اس سے زیادہ دلشین طریقہ سورہ بنی اسرائیل میں اختیار کیا گیا
ہے اس میں پہلے اللہ تعالیٰ نے اپنے احسانات بتائے ہیں، پھر انسان کی
ناشکر گزاری ظاہر کی ہے،

ربکم الذی یزجی لکم الفلک	تمہارا پروردگار وہی ہے جو
فی البحر لتبتغوا من فضلہ	جہاز کو تمہارے لئے سمندر
انہ کان بکم رحیمًا و اذا	میں چلاتا ہے تاکہ تم اس کی
مسکم الضر فی البحر ضل	مہربانی کو تلاش کرو، وہ تم
ماتد عون الاّ ایاہ فلما نجکم	پر مہربان ہے، اور جب سمندر
الی البر اعرضتم و کان	میں کوئی آفت تم کو آتی ہے
الانسان کفورًا افا منتم ان	تو اس خداے برحق کے سوا
یخسف بکم جانب البرا و	سب جھوٹے معبود بھول جاتے
یرسل علیکم حاصبًا ثم لا	ہیں، اسی کو پکارتے ہیں، پھر
تجدوا لکم وکیلاً ام انتم	جب وہ تم کو اس مصیبت سے
ان یعیدکم فیہ تارۃً اُخریٰ	نجات دے کر خشکی میں لانا
فیرسل علیکم قاصفاً من الریح	ہے، تو پھر جاتے ہو، اور ہے
فیفرکم بما کفرتم ثم لا	انسان بڑا ناشکر گزار، کیا تم
تجدوا لکم علینا بہ تبعاً و	کو اس سے امن ہے کہ وہی
لقد کرمنّا بنی آدم و حملنا	خدا تم کو زمین کی خشکی

ہم فی البر و البحر و رزقہم
من العلیت
میں دھنسا دے، اور تم پر
ریگستانی طوفان بھیج دے،
تو پھر تم اپنے لئے کوئی
حمایتی نہ ملے، یا کیا تم کو
چین ہو گیا ہے کہ وہ تم کو
دوبارہ سمندر میں نہ لائے گا،
پھر تمہاری ناشکری کے
سبب تم پر سخت طوفان بھیجے
پھر تم کوئی ذمہ دار ہمارے
پاس نہ پاؤ، ہم نے آدم کے
بیٹوں کو عزت دی، اور ان
کو خشکی اور تری میں سواری
دی، اور اُن کو اچھی چیزوں میں
سے روزی دی،

اس مرقع کی سب سے زیادہ مؤثر اور دلنشین تصویر ذیل کی آیتوں
میں ہے، ایسا معلوم ہوتا ہے کہ سمندر موجیں لے رہا ہے، جہاز میں ہم
سوار ہیں، جہاز آہستہ آہستہ چل رہا ہے، کہ دفعۃً ہوائیں اُٹھیں، موجوں
میں تلاطم ہوا، جہاز کا بادبان ٹوٹا، تختے ہلنے لگے اور جہاز کے مسافر
چیخیں مار مار کر دعاؤ زاری میں مصروف ہیں، اور آئندہ کے لئے خدا
سے قول و قرار کر رہے ہیں،

ہوالذی یسیر کم فی البر والبحر
حتی اذا کنتم فی الفلک وجرین
بہم بریح طیبۃ و فر حواہما
وہی خدا جو تم کو خشکی
اور تری میں چلاتا ہے، یہاں
تک کہ جب تم جہازوں میں

جاء تھاریع عاصف و جاء هم
الموج من كل مكان و ظنوا
انهم احيط بهم دعوا الله مخلصين
له الدين لئن انجيتنا من هذا
لنكونن من الشاكرين فلما
انجهم اذا هم يبيغون في الارض
بغير الحق
(يونس - ۳)

سوار ہوتے ہو اور وہ جہاز تم
کو لیکر موافق ہوا کے ساتھ
چلتے ہیں، اور مسافر خوش
ہو رہے ہوتے ہیں، کہ ہر طرف
سے موجیں اٹھ کر آتی ہیں، اور
ان کو گمان ہوتا ہے کہ وہ
اب گھر گئے، اور خدا کو
نہایت خلوص سے پکار اٹھتے
ہیں، کہ بار الہا اگر تو نے
اس آفت سے نجات دی تو ہم
تیرے شکر گزار بن جائیں گے
تو جب خدا نے ان کو نجات
دی تو وہ خشکی میں اتر کر
ناحق فساد مچاتے ہیں،

ان آیتوں میں جہازوں کے خطرے، مسافروں کی گریہ و زاری، پھر
خلاصی اور زمین میں اتر کر اس مصیبت کے بھول جانے کی جو مؤثر
کیفیت بیان کی گئی ہے، اُس سے ظاہر ہوتا ہے کہ یہ وہ واقعات ہیں
جو قرآن کے مخاطب عربوں کو اور قریشیوں کو دن رات پیش آنے رہتے
تھے،

جہازوں کو ہوا کے طوفانوں سے بچانے، اور مختلف ملکوں تک مناسب
ہواؤں کے ذریعہ صحیح و سلامت پہنچنے کے لئے اس کی ضرورت ہے،
کہ طوفانوں کی خاص علامتوں، اور مختلف موسموں میں ہواؤں کی مختلف
سمت رفتار کا صحیح علم ہو، اہل عرب کو ان باتوں میں خاص کمال تھا،

ریگستانی اور ساحلی ملک کے باشندوں کی حیثیت سے ان کو طوفانوں کی علامتوں کے پہچانتے کا خاص ملکہ تھا، ان عرب جہازرانوں کے نزدیک جنوب و شمال، قبول، دبور، تیمنا، جریا، نکباء، داجن، ازیب، باذخش، حرجف، صاروف، وغیرہ بارہ قسموں کی ہوائیں تھیں۔ تیمنا، جنوبی ہوا کا نام تھا، عبری میں تیمن جنوب کو کہتے ہیں، جریا، شمالی ہوا کو کہتے تھے، یہ یونانی میں گریاس ہے، باذخش تو ظاہر ہے کہ فارسی کا باد خوش (اچھی ہوا) ہے، ان ہواؤں کی مختلف سمت رفتار اور ان کی خاصیتوں سے اور ہوا کی دوسری مختلف قسموں سے ان کو بڑی واقفیت تھی، ان کے لئے عربوں کی زبان میں الگ الگ نام ہیں، اور ان میں اس فن کے بڑے بڑے ماہر تھے، علم الانواء اور علم مہاب الریاح کا ان میں خاص رواج تھا، عربوں کے علم الانواء پر بعد کو عربی زبان میں بڑی بڑی کتابیں لکھی گئی ہیں، جن میں ان کے تجربوں کا ذکر ہے، اور ان کے اشعار سے ان کا ثبوت بہم پہنچایا گیا ہے، ان میں سب سے اہم کتاب ابو حنیفہ دنیوری المتوفی سنہ ۲۸۲ھ کی کتاب الانواء ہے،

قرآن پاک کی یہ آیتیں انہی چیزوں کی طرف اشارہ کرتی ہیں :

و من آیتہ ان یرسل الریاح
اور اس کی قدرتوں میں سے
مبشرات و لید یقکم من
یہ ہے کہ وہ خوشخبری دینے
رحمتہ ولتجرى الفلک بامرہ
والی ہوائیں چلاتا ہے اور تاکہ
ولتبتغوا من فضلہ و لعلکم
وہ تمہیں اپنی رحمت سے
تشکرون ،
لذت اندوز کرے، اور تاکہ
جہاز اس کے حکم سے چلیں
(روم - ۵)

۱- صفة جزيرة العرب لابی محمد الحسن ابن حانک الہمدانی البغی المتوفی سنہ
جلد اول صفحہ ۱۵۴ بریل،

اور تاکہ اُس کی مہربانی کی
تلاش کرو، اور تاکہ شکر کرو

وں میں سفر کے موقع پر ہے،

سل علیکم قاصفا من الريح پھر تم پر ہوا کا سخت طوفان
ر قکم (اسرائیل - ۷) بھیج کر تمہیں ڈبو دے،

ن اذا کتم فی الفلک وجرین یہاں تک کہ تم جہازوں میں
م بریح طیة وفر حوا بها ہو، اور وہ موافق ہوا میں چل
ہ تھاریح عاصف (یونس-۳) رہے ہوں، اور مسافر خوش

ہوں کہ اتنے میں تند و تیز
طوفان آجائے،

سمندروں میں جہازوں کا ذکر کر کے کہتا ہے،

صریف الرياح والسحاب اور ہواؤں کے الٹ پھیر اور
سخرین السماء والارض لا اس بادل میں جو آسمان و زمین
ل لقوم یعقلون، (بقرہ-۲۰) کے بیچ میں کام میں لگا ہوا
ہے عقلمندوں کے لئے نشانیاں
ہیں،

ہاز دن رات چلا کرتے تھے، دن کو تو پہاڑوں سے، راستوں
محووں کی علامتوں سے منزل مقصود کا پتہ چلتا تھا، لیکن رات
یوں میں ستاروں کے ذریعہ سے سمتوں کا پتہ چلاتے تھے،
کو اس فن میں بھی خاص ملکہ تھا، ان کے اشعار ستاروں کی
سے لبریز ہیں، اسی لئے وہ اکثر ستاروں کو ملکوں کے ناموں سے
کی جائے وقوع کو ستاروں کی سمتوں کی تعیین سے ادا کرتے
ت النعش، فرقدین، ثریا، شعری، سہیل، زہرہ، دبور، دبران، اور

یسیوں ستاروں کو ان کاموں میں وہ استعمال کرتے تھے، سہیل کو سہیل یمانی
 شعری کو شعری الیمانیہ وغیرہ کہتے تھے، ثریا کے غروب سے موسم
 کے تغیر کا پتہ چلانے تھے، اسی لئے قرآن میں ہے،
 والنجم اذا هوى (نجم-۱) قسم ہے ستارہ ثریا کی جب
 وہ گرے،

اس موضوع پر دائرۃ المعارف حیدر آباد نے امام مرزا قی المتوفی سنہ
 ۴۵۳ ہجری کی کتاب الازمہ والا مکہ مفید کتاب شائع کردی ہے،
 قرآن پاک سے بھی اس فن میں اہل عرب کا کمال ثابت ہوتا ہے،
 پہلے جہازوں کا ذکر کر کے فرمایا،

والقی فی الارض رواسی ان اور اللہ نے زمین میں لشکر ڈال
 تمید بکم وانهاراً وسبلاً لعلکم دئے ہیں کہ تم کو لے کر ہل
 تہتدون، وعلامات ۛ وبالنجم نہ جائے، اور دریا اور راستے
 ہم یہتدون، (نحل-۲) بنا دئے تاکہ تم کو راستوں
 کی پہچان ہو، اور علامتیں
 بنادیں، اور ستارے کے ذریعے
 سے وہ راستے پاتے ہیں،

وهوالذی جعل لکم النجوم اور وہ خدا وہی ہے جس نے
 لتہتدواہا فی ظلمت البر تمہارے لئے ستارے بنائے،
 والبحر، قد فصلنا الایت لقوم تاکہ تم ان سے خشکی اور
 یعلمون، (انعام ۱۲) تری کے اندھیروں میں راستہ
 پاؤ، ہم نے جانتے والوں کے
 لئے اپنی نشانیاں کھول کر
 بیان کر دیں،

لیکن رات کی خوفناک تاریکیوں، طوفانوں اور ابرو باد میں جب یہ آسمانی چراغ بھی بجھ جائیں، تو جہاز کے مسافروں کی قلبی کیفیت کا اندازہ لگایا جاسکتا ہے، اس منظر کی یہ کیسی ہولناک تصویر ہے،

اوکظلمت فی بحر۔۔۔ لسی۔۔۔ یا کسی نہایت ہی گہرے سمندر
یغشہ موج من فوقہ موج من میں تاریکیوں کے مانند،
فوقہ سحاب ظلمت بعضہا سمندر پر موجیں چھائی ہوں
فوق بعض اذا اخرج یدہ اُن کے اوپر اور موجیں ہوں،
لم یکدیرھا ومن لم یجعل اللہ ان کے اوپر ابر چھایا ہو،
لہ نوراً فما لہ من نور، اندھیرے پر اندھیرا، مسافر
اگر اپنا ہاتھ نکالے تو وہ اس
(نور-۵)

کو بھی دیکھ نہ سکتا ہو،
جس کو خدا نے نور نہ دیا،
تو اس کے لئے کوئی نور
نہیں،

اگر قریش اور اہل عرب کو اس قسم کے بحری سفروں کا عینی تجربہ نہ ہوتا تو یہ تمثیلیں ان کے لئے کیا اثر پیدا کرسکتی تھیں،

ان تاریکیوں میں خدا کی نگاہ کرم جس طرح مشعل بن کر سمندر کی خوفناک منزل میں ان کی رہنمائی کرتی تھی، اس کا کتنا اثر عربوں کے دل پر ہوگا، قرآن نے خدا کی شہنشاہی کے ثبوت میں ان کی اس اثر پذیری کو کس طرح استعمال کیا ہے،

امن جعل الارض قراۃ وجعل ہاں کس نے زمین کو ٹھہراؤ
خللھا انھر اوجعل لھا رواسی بنایا، اور اس کے بیچ بیچ میں
وجعل بین البجرین حاجزاً الہ دریا بنائے، اور پہاڑ پیدا

مع الله بل اکثرهم لا يعلمون
امن يجيب المضطر اذا دعاه و
يكشف سوءه ويجعلكم خلفاء
الارض ءاله مع الله قليلاً ما
تذكرون امن يهديكم في
ظلمات البر والبحر ومن يرسل
الريح بشراً بين يدي رحمته
ءاله مع الله، تعالى الله عما
يشركون،
(نمل - ۵)

کھے، اور دو سمندروں کے
بیچ میں دیوار کھڑی کی، کیا
خداے برحق کے ساتھ کوئی
اور خدا، یہ اکثر نادان ہیں،
ہاں گرفتارِ بلا جب پکارے تو
اس کی پکار کون سنتا ہے،
اور مصیبت کو دور کرتا ہے،
اور تم کو زمین کا خلیفہ بنایا
ہے، کیا خداے برحق کے
ساتھ کوئی اور خدا، تم
بہت کم دھیان دیتے ہو، ہاں
تم کو خشکی اور تری کے
اندھیروں میں کون راہ دکھاتا
ہے اور کون اپنی رحمت کے
آگے آگے خوشخبری پہنچانے
والی ہواؤں کو بھیجتا ہے، کیا
خداے برحق کے ساتھ کوئی
اور خدا، اللہ ان شریکوں سے
پاک ہے، جن کو یہ مشرک
خدا کا سا جھوٹے بناتے ہیں،

کتنا موثر اور دل نشین طرز بیان ہے، دوسری جگہ ہے،

قل من ينجيكم من ظلمات
البر والبحر تعدونه تضرعاً
قہدے کہ تم کو کون خشکی
اور تری کی اندھیروں میں

و خفیه لئن انجنا من هذه لنكونن من الشکرین قل الله
 ینجیکم منها ومن کل کرب
 ثم انتم تشرکون،
 (انعام- ۸)

بچانا ہے، تم اس سے گڑگڑا
 کر اور چپکے چپکے دعائیں
 مانگتے ہو کہ اگر اس بلا سے
 اس نے نجات دی تو ہم اس
 کے شکر گزار بن جائیں گے
 کہ کہ وہ اللہ ہی ہے جو تم
 کو اس سے اور ہر مصیبت
 سے نجات دیتا ہے، پھر تم
 اُس کا شریک ٹھہرانے لگتے
 ہو،

یہ انداز بیان اس بات کی کھلی شہادت ہے کہ اہل عرب بکثرت بحری
 آمد و رفت رکھتے تھے، اور اس قسم کے منظر اپنی آنکھوں سے دیکھتے
 تھے،

عہد نبوت میں عربوں کے بحری سفر

اب ہم اس زمانہ میں ہیں، جب جاہلیت کا سیاہ بادل چھٹ کر نبوت
 کا نور طلوع ہو رہا تھا، تاہم عربوں نے ہنوز اُس نور کو اپنے سینوں میں
 جگہ نہیں دی تھی، اور عربوں کے تمام قدیم ملکی رسم و رواج اسی طرح
 قائم تھے، اس عہد میں جو کچھ نظر آئے گا، وہ عربوں کا قدیم کیرکٹر
 سمجھنا چاہئے، اس زمانہ میں ہم کو اہل عرب ادھر ادھر جہازوں پر آتے
 جانے دکھائی دیتے ہیں، اور حبش کا بحری ملک تو ان کا دوسرا وطن
 معلوم ہوتا ہے، جب جی چاہا عرب آگئے، اور جب چاہا حبش چلے
 گئے، بحر احمر میں رومیوں کی آمد و رفت تھی، چنانچہ ایک رومی تجارتی

جہاز اس زمانہ سے کچھ پہلے جدہ کے قریب ٹوٹ گیا تھا، جس کے تختے قریش نے خرید کر خانہ کعبہ کی چھت میں لگائے تھے^۱۔

مکہ میں جب مسلمانوں پر ظلم و ستم کا طوفان اُٹھا تو آنحضرت صلعم نے مسلمانوں کو سمندر پار حبشہ جانے کی اجازت دی، چنانچہ سنہ ۵ نبوی میں گیارہ مرد اور چار عورتوں کا قافلہ روانہ ہوا، اور جب جدہ پہنچا تو وہاں دو تجارتی جہاز حبشہ جانے کے لئے تیار تھے، چنانچہ وہ اُس پر سوار ہو کر حبشہ پہنچ گیا، اس کے پیچھے پھر قریش کی سفارت حبشہ پہنچی، اور ناکام آئی^۲۔ آنحضرت صلعم کی دعوت و تبلیغ سے مکہ میں قریش کے مسلمان ہو جانے کی غلط خبر فوراً حبشہ پہنچی، اور بعض مسلمان پھر سمندر طے کر کے مکہ واپس آ گئے، اور فوراً ہی پھر (۸۰) مسلمانوں کا قافلہ حبشہ روانہ ہو گیا، جب آپ نے مدینہ منورہ ہجرت کی تو حبشہ سے بعض مسلمان واپس مدینہ آ گئے، سنہ ۶ ھ میں آپ نے عمرو بن امیہ ضمری کو نامہ مبارک لکھ کر نجاشی کے پاس حبشہ بھیجا، اس سال نجاشی نے ساٹھ آدمیوں کا ایک وفد مرتب کر کے آپ کے پاس بھیجا، جہاز بد قسمتی سے بیچ سمندر میں تباہ ہو گیا^۳۔ سنہ ۷ ھ میں حبش کے قریشی مہاجرین مدینہ کے لئے روانہ ہوئے، ام المومنین ام حبیبہ رضی اللہ عنہا بھی واپس آئیں، نجاشی نے دو جہاز پر سوار کر کے بھیجا، یہ جہاز مدینہ کی بندرگاہ جار میں آ کر ٹرے^۴، یہ مقام بحر احمر کے عرب ساحل پر ایلہ (عقبہ) سے دس میل پیچھے ہے، اور یہاں سے مدینہ ایک دن رات کی راہ ہے^۵، شاید ینبع کے پاس ہوگا،

۱- سیرۃ ابن ہشام ذکر بناء کعبہ، ۲- تاریخ طبری جلد ۳ صفحہ ۱۱۸۲ بریل

۲- ایضاً صفحہ ۱۵۷۰ ۴- ایضاً صفحہ ۱۵۷۱ ۵- یاقوت «جاز»

یمن سے قبیلہ اشعر کے تقریباً باون نو مسلم عرب مدینہ کے ارادہ سے جہاز میں سوار ہوئے، ہوا کا رخ بدل گیا تو حبشہ پہنچ گئے، وہاں مکہ کے مہاجر مسلمان موجود تھے، انہوں نے ان کا خیر مقدم کیا، اور ان کو اپنے ساتھ سنہ ۵۷ھ میں لے کر جہاز پر روانہ ہوئے تو اس وقت پہنچے، جب مسلمان خیر فتح کر رہے، ان لوگوں کا نام اہل السفینۃ پڑ گیا^۱۔

یہ تو مشرقی سمندر کی سیر تھی، مغرب میں بحر روم میں بھی ان کی آمد و رفت اس عہد میں جاری تھی، لخم اور جذام شام کی سرحدوں میں آباد تھے۔ اور رومیوں سے ان کے تعلقات تھے، ان میں اکثر رومیوں کے اثر سے عیسائی بھی ہو چکے تھے، ان ہی میں ایک شخص تمیم داری تھے۔ وہ مسلمان ہو کر جب مدینہ آئے تو اپنا قصہ یوں بیان کیا کہ وہ لخم و جذام کے تیس آدمیوں کے ساتھ ایک بحری جہاز پر سوار ہوئے، ہوا مخالف چلی تو ایک مہینہ تک وہ سمندر ہی میں رہے۔ جہاز تباہ ہوا اور وہ اس کو چھوڑ کر ساتھ کی چھوٹی کشتیوں پر سوار ہوئے، اور ایک جزیرہ میں پہنچے^۲۔

راوی کو شبہ ہے کہ یہ قصہ بحر یمن کا ہے یا بحر شام کا، مگر لخم و جذام کا تعلق اس کو بحر شام میں متعین کر دیتا ہے،

اتنی تفصیل کے بعد مصر کے ایک مشہور عیسائی مورخ جرجی زیدان کی معروف تصنیف التمدن الاسلامی (جس پر حضرت الاستاذ علامہ شبلی رحمۃ اللہ علیہ کی تنقید مصر اور ہندوستانی میں شائع ہو چکی) کے چند فقرے نقل کرنا چاہتا ہوں:

«اہل عرب اسلام سے پہلے دریائی سفروں کے عادی نہ تھے

البتہ یمن کے بادشاہوں کے پاس جو حمیر اور سبا سے تعلق

۱۔ صحیح مسلم فضائل الاشرعین، ۲۔ صحیح مسلم ذکر دجال،

رکھتے تھے کچھ کشتیاں تھیں، اس لئے کہ یہ خشکی و تری
دونوں میں تجارت کرتے تھے مگر حجازی عرب ہمیشہ دریائی
سفر سے ڈرا کرتے تھے، اُن کو سمندر میں قدم رکھنے کی
جرات نہیں ہوتی تھی»

(جلد اول ذکر اساطیل البحر)

ہماری اوپر کی پوری بحث سن لینے کے بعد ان چند سطروں میں
جو کچھ کہا گیا ہے، کوئی صاحب علم اس کی تائید کی جرات کر
سکتا ہے؟

اسلام کا دور

اسلام نے عربوں کو جس طرح ایک نیا مذہب دیا، ایک نیا تمدن بھی
بخشا، اس نے عربوں کے پراگندہ اور پریشان اجزاء کو اخوت کے ایک شیرازہ
میں باندھ کر ایک قوم بنا دیا، ان کی تجارتی اور سیاسی رگوں میں جوش و ترقی
کا نیا خون بھر دیا، آنحضرت صلعم کے زمانہ نبوت تک تو اسلام عرب کی
چار دیواری میں محدود رہا، حضرت ابوبکر کے دو سالہ عہد میں وہ عراق و شام
کی سرحدوں میں داخل ہو گیا، حضرت عمر کی خلافت میں وہ ایک طرف
فارس و خلیج فارس اور دوسری طرف شام و فلسطین سے گذر کر مصر و اسکندریہ
تک پہنچ گیا، یہ دونوں دنیا کی وہ عظیم الشان قوموں کے دریائی مرکز تھے،
خلیج فارس کسریٰ کا، اور بحر روم قیصر کا بحری لشکر گاہ تھا،

خلیج فارس کے پرانے بندرگاہ کا نام ابلاہ تھا، جو ایرانیوں کی بحری تجارت
کی منڈی تھی، یہیں سے جہازات ہندوستان اور چین کو روانہ ہوتے تھے، اسی
طرح بحر روم میں یہی حیثیت اسکندریہ کی تھی جو قسطنطنیہ، اندلس، شمال
افریقہ اور یورپ کا ناکہ تھا، دونوں طرف کے عرب کشور کشا سمندر کے

دہانوں پر پہنچ کر آگے بڑھنے کی اجازت کے لئے بیتاب تھے، مگر خلیفہ وقت حضرت عمر نے اجازت نہ دی، مگر با ایں ہمہ اُن کی اجازت کے بغیر پرجوش عرب افسروں نے بحری تاحث شروع کر دی، حضرت عمر کی ممانعت کی وجہ یہ نہ تھی، کہ وہ سمندر کے خوفناک خطروں سے گھبراتے تھے، جیسا کہ اس قصہ سے سمجھا جا سکتا ہے کہ انہوں نے افسروں سے پوچھا کہ سمندر کی حالت لکھو تو کسی نے جواب میں لکھا »دود علی عود، ایک تنہا کیڑا ایک لکڑی پر کھڑا ہے۔« بلکہ وجہ یہ تھی کہ عربوں کو بحری جنگ کا تجربہ نہ تھا، اور رومی اور ایرانی اس میں ماہر تھے، اور اتفاق یہ پیش آیا کہ عربوں نے بحرین کے راستہ سے جہازوں کے ذریعہ سے ایران کے صوبہ فارس پر جو بحری حملہ کیا وہ ناکام رہا، اور اس میں اُن کا سخت نقصان ہوا، یہ زمانہ حضرت عمر کا تھا، اور علاء بن الحضرمی بحرین کے گورنر تھے، اور انہی نے یہ حملہ کیا تھا، حضرت عمر کو اس کی اطلاع ہوئی، تو سخت ناراض ہوئے،^۱

مصر و شام میں، امیر معاویہ گورنر تھے، اُنہوں نے چاہا کہ رومیوں پر بحری حملہ کیا جائے، حضرت عمر سے اجازت چاہی، مگر اُنہوں نے اجازت نہ دی، اور لکھ بھیجا،

وقد علمت ما لقی العلاء تمہیں معلوم ہے کہ میں نے

منی اس پر علاء کو جو سزا دی

(طبری سنہ ۲۸ ہجری صفحہ ۲۸۲۲)

بہر حال جنگی جہاز رانی کا سب سے پہلا معرکہ عربوں کی تاریخ میں یہی ہے، یعنی یہ کہ بحرین کے گورنر علاء بن الحضرمی نے بحرین میں جہازوں

^۱ طبری واقعات سنہ ۱۷ ہجری صفحہ ۲۵۴۶.

کا انتظام کیا، اور دریائی راستہ سے ایران کے صوبہ فارس پر حملہ کیا، ایرانیوں نے ساحل کی طرف بھی اور آگے سے بھی اُن کو گھیر لیا، اور وہ محصور ہو گئے، بالآخر جب خشکی کی راہ سے عربوں کو مدد پہنچی تو اُن کو خلاصی ملی، اور شہر فتح ہوا،

نیل اور قلزم کو ملا دینا، | لیکن دوسری طرف پر امن جہاز رانی کا عہد بھی حضرت عمر ہی سے شروع ہو گیا اور اس کے اٹے ایک قدرتی سبب پیدا ہو گیا، سنہ ۱۸ ہجری میں عرب میں مشہور قحط پڑا، اس کے اٹے حضرت عمر نے مصر سے غلہ کا انتظام کیا، مگر خشکی کے راستہ سے یہ غلہ دیر میں پہنچتا تھا، اس لئے یہ کیا کہ دریائے نیل سے ۶۹ میل لمبی ایک نہر نکال کر نیل کو بحر احمر سے ملا دیا، یہ کام چھ مہینے کی ان تھک محنت میں انجام پایا، اور پہلے ہی سال بیس جہاز ساٹھ ہزار اردب غلہ لے کر نیل سے بحر قلزم میں داخل ہوئے، اور مدینہ کے بندر گاہ جار میں آکر لنگر انداز ہوئے،

یہ نہر مدتوں تک جاری رہی، اس سے مصر و عرب کی بحری تجارت کو بے حد فروغ ہوا، عمر بن عبدالعزیز اموی (سنہ ۱۰۰ ہجری) تک یہ کام دیتی رہی، پھر عمال کی بے پروائی سے یہ جابجا سے اٹ گئی، اور منصور عباسی نے ایک سیاسی مصلحت سے اس کو بند کر دیا، پھر صاف ہوئی اور مدتوں تک جاری رہی^۱،

نہر سویز کا تخیل | عمرو بن العاص جو مصر کے گورنر تھے، سب سے پہلے ان کے ذہن میں خیال آیا کہ بحر احمر اور بحر روم کے

^۱ - مقریزی وحسن المحاضرة ذکر نہر امیر المومنین،

بیچ سے خاکنامے سویر ہٹا دی جائے^۱ اور ان دونوں سمندروں کو باہم ملا دیا جائے^۲ مگر حضرت عمر نے ان کی اس رائے کی مخالفت کی^۳ ابوالفدا اپنے جغرافیہ میں ابن سعید مغربی کے حوالے سے لکھتا ہے:

عند الفرما يقرب بحر الروم فرما کے پاس بحر روم اور بحر
من بحر القلزم حتى يلقى بينهما احمر میں ستر میل کا فرق رہ
نحو سبعين ميلاً قال وكان عمرو جاتا ہے، ابن سعید کا بیان ہے
بن العاص اراد ان يخرق ما کہ عمرو بن عاص نے چاہا تھا
بينهما في مكان يعرف بذيئب يينہما فی مکان يعرف بذئب
التمساح فنهأ عمر بن الخطاب التمساح فنهأ عمر بن الخطاب
وقال كانت الروم تخطف وقال كانت الروم تخطف
الحجاج^۱ بن خطاب نے اس تجویز کو

رد کر دیا، اور اس نے بیان کیا
کہ رومی حاجیوں کو راستہ
سے اڑا لے جاتے تھے،

دور اندیش عمر رضی اللہ عنہ نے جس خطرہ کے ڈر سے اس تجویز کو
رد کر دیا تھا، آج شاید مشرق کا کوئی نادان ایسا نہ ہوگا جو اس کو نہ
سمجھ سکتا ہو،

خلیج فارس کی سمت میں ایرانیوں کے زمانہ میں اُبلہ نام ایرانی
بندرگاہ تھا، اس پر سنہ ۵۱۴ھ میں عربوں نے قبضہ کیا، اس طرح حضرت
عمر رضی اللہ عنہ ہی کے عہد میں عربوں کے پاس دو بڑے تجارتی بندرگاہ
ہو گئے، ایک بحر احمر کے عرب ساحل پر جار، اور دوسرا خلیج فارس
کے عراقی ساحل پر اُبلہ،

^۱ تقویم البلدان ابوالفدا صفحہ ۱۰۲ پیس،

جار | یہ بحر احمر کے عربی ساحل پر غالباً موجودہ ینبع کے پاس آباد تھا، حبشہ سے جو مسلمان سنہ ۵۷ھ میں واپس آئے تھے، وہ اسی جار کے بندرگاہ پر آکر اُترے تھے، اس سے معلوم ہوگا کہ اسلام سے پہلے سے معروف تھا، اس کے بعد حضرت عمر رضی اللہ عنہ کے زمانہ میں جب مصر و شام فتح ہوا تو اس کی حیثیت اور بڑھ گئی، پھر جب دریائے نیل اور بحر احمر کو نہر کاٹ کر ملا دیا گیا تو اس نے مرکزی حیثیت حاصل کر لی، خصوصاً جب کہ مدینہ منورہ پایہ تخت، اور یہ اس کا بندرگاہ تھا، ہر طرف سے سامان و اسباب لدلہ کر یہاں آتے تھے، حبشہ، مصر، عدن، ہندوستان اور چین تک سے جہاز یہاں آکر لنگر انداز ہونے لگے، اسلام کی ابتدائی صدیوں میں اس کی رونق بڑھتی رہی، علم و فن کا بھی چرچا ہوا، بڑے بڑے اہل علم یہاں پیدا ہوئے، اور بڑی بڑی عمارتیں یہاں بنیں^۱،

جار کے مقابل ایک میل لمبا اور ایک میل چوڑا سمندر میں جزیرہ تھا، جہاں کشتیوں پر بیٹھ کر جاتے تھے، اس کا نام قراف تھا، یہ خاص حبشہ سے آنے والے جہازوں کا بندرگاہ تھا، اور یہاں بھی جار کی طرح سوداگروں کی آبادی^۲ تھی،

اُبلہ | یہ بصرہ سے ذرا اوپر دجلہ کے ساحل پر واقع تھا، ایرانیوں کے زمانہ میں یہ ایک فوجی چھاؤنی تھی، اور تجارتی بندرگاہ بھی سنہ ۱۴ھ میں عربوں نے اُس پر قبضہ کیا، یہ بندرگاہ خاص طور پر چین اور ہندوستان کے جہازوں کا تھا، چنانچہ حضرت عمر رضی اللہ عنہ کو اس بندرگاہ کی فتح کی مبارکباد ان لفظوں میں بھیجی گئی،

» یہ عمان، بحرین، فارس، ہندوستان اور چین کے جہازوں

^۱ معجم البلدان یا قوت جار ^۲ ایضاً

کا بندرگاہ ہے، مالِ غنیمت میں ہم کو یہاں چاندی اور
سونا ہاتھ آیا۔^۱»

عربوں کے عہدِ حکومت میں بھی اُبلہ کی بحری حیثیت قائم رہی اور سنہ
۲۵۶ھ تک برابر قائم رہی، لیکن اسی سال زنگیوں کی لڑائی میں یہ برباد
ہو گیا۔^۲

بصرہ | موجودہ مقام قرناء پر دجلہ و فرات مل کر آگے شط العرب کے پاس
بحر فارس میں گرتے ہیں، بصرہ قرناء اور شط العرب کے بیچ میں سنہ ۱۴ھ
میں حضرت عمر رضی اللہ تعالیٰ عنہ کے حکم سے آباد ہوا، اس کا موقع ایسا
تھا کہ اس نے بہت جلد ترقی کی، اور تھوڑے ہی دنوں میں اُبلہ کا بحری
حریف بن گیا، رفتہ رفتہ ہندوستان اور چین کے جہاز براہِ راست یہیں آنے
لگے، سنہ ۹۷ھ میں جب عربوں نے سندھ پر قبضہ کیا تو سندھ اور بصرہ
کے درمیان آمدورفت بہت زیادہ ترقی کر گئی،

عہد عثمانی | عربوں میں جہاز رانی کا اصلی عہد حضرت عثمان کی
خلافت سے شروع ہوتا ہے، اس وقت امیر معاویہ شام اور مصر میں، اور
علاء بن الحضرمی بحرین میں گورنر تھے، عربوں کے سب سے پہلے امیر
البحر عبد اللہ بن قیس حارثی ہیں، جنہوں نے رومیوں کے مقابلہ میں
پچاس بحری حملے کیے، ان کا آغاز سنہ ۲۸ھ ہجری سے ہوتا ہے، رومیوں
پر ان کی دھاک بیٹھ گئی، آخر ایک بحری حملہ میں جب وہ تنہا ایک
چھوٹی سی کشتی میں فوج سے الگ بحر روم میں جا رہے تھے، رومیوں نے

۱- الاخبار الطوال ابوحنیفہ دینوری، المتوفی سنہ ۲۸۲ھ صفحہ لیٹن

۲- تاریخ بصرہ للاعظمی صفحہ ۱۱ بغداد،

لقن کو پہچان لیا اور شہید کر دیا۔

سنہ ۵۲۸ء میں قبرس (سائپرس) پر عربوں نے حملہ کیا، شامی بحری فوجوں کے حضرت معاویہ رضی اللہ تعالیٰ عنہ اور مصری بحریات کے عبداللہ بن سعد بن ابی سرح امیر تھے۔ اوز رفتہ رفتہ اس کے بعد عرب بحر روم کے اکثر جزیروں پر قابض ہو گئے۔

ادھر خلیج فارس اور بحر ہند میں بھی عربوں کی بحری تاخت اسی زمانہ سے شروع ہوئی، علاء بن الحضرمی کے بعد حضرت عمر نے عثمان بن ابی العاص ثقفی کو عمان اور بحرین کا گورنر مقرر کیا، عثمان نے اپنی طرف سے اپنے بھائی حکم بن ابی العاص کو بحرین کی نیابت سپرد کی، بحرین وہ مقام تھا جہاں سے مشرقی ملکوں کے تجارتی جہاز آتے جاتے گذرتے تھے، اس سے ان کو بحری بیڑوں کی تیاری کا خیال پیدا ہوا، چنانچہ حکم نے ایک جنگی بیڑا ہندوستان کی سمت روانہ کیا، اس وقت بمبئی کا وجود نہ تھا، تھانہ تھا، چنانچہ حکم کے بیڑے نے اس پر حملہ کیا، اور دوسرا بھروچ پر کیا، اور اپنے بھائی مغیرہ بن ابی العاص کو سندھ کے بندر گاہ دیبل (ٹھٹھہ) پر حملہ کے لئے جہازات دے کر بھیجا، ان واقعات سے معلوم ہوتا ہے کہ عرب جہاز رانوں کو ان شہروں کی سمتیں اس زمانہ میں معلوم تھیں، یا یہ کہ اس میں انھوں نے ایرانی ملاحوں اور جہاز رانوں سے کام لیا۔

۱۔ ان واقعات کے لئے دیکھو طبری سنہ ۵۲۸ء

۲۔ فتوح البلدان بلاذری صفحہ ۴۳۱ و ۴۳۲ باب فتح السند، ومعجم البلدان یاقوت باب بحرین، اس حملہ کی تاریخ بعضوں نے سنہ ۵۱۵ء لکھی ہے، مگر مشکل یہ ہے کہ اس سال تک عثمان ثقفی یہاں کا گورنر بھی نہ تھا، تاریخ کی تعیین تحقیق طاب ہے، مگر بہر حال حضرت عمر کا آخری اور حضرت عثمان کا ابتدائی زمانہ تھا،

ایک عجیب اتفاقی بات یہ ہے کہ ہندوستان پر حملہ کا آغاز جس طرح ثقفی نوجوانوں کے ہاتھوں سے ہوا، اسی طرح سے اس کا خاتمہ بھی ثقفی ہی نوجوان محمد بنی قاسم کے ہاتھ سے ہوا، اس نے سنہ ۵۹۲ء میں سندھ کو پورا فتح کر لیا،

عہد بنی امیہ^۱ خلافت راشدہ کے بعد بنو امیہ نے جب دمشق کو اپنا دارالحکومت بنایا، تو سلطنت کے دوسرے اجزا کی طرح جہاز رانی کی طرف بھی توجہ کی، مزید توجہ کے لئے ایک سبب یہ بھی پیش آیا کہ سنہ ۵۴۹ء میں رومیوں نے شام کے سواحل پر حملہ کیا، امیر معاویہ نے رومیوں کی روک تھام کی مناسب تدبیریں کیں، اب تک عربوں کی جہاز سازی کا کارخانہ صرف مصر میں تھا، اب ضرورت ہوئی کہ شام میں بھی قائم کیا جائے، چنانچہ کاریگر اور بڑھئی مقرر ہوئے اور شام کے سواحل پر جہازوں کے بننے کا انتظام ہوا، اور اس کا مرکز شہر عسکا قرار پایا، (بلاذری صفحہ ۱۱۷ و ۱۱۸) اس کے بعد امیر معاویہ نے رومیوں کے بحری حملوں کی پسپائی کے لئے پوری تیاری کی، بلکہ آگے بڑھ کر بحر روم کے جزیروں پر قبضہ کر کے ناکہ بندی کی، یہاں تک کہ اٹلی کے ساحلی صوبہ سسلی پر حملہ کیا، جنادہ بن ابی امیہ ازدی المتوفی سنہ ۵۸۰ء نے امیر معاویہ کے حکم سے سنہ ۵۲ء میں روڈس پر قبضہ کیا، اور وہاں عربوں کی بحری نوآبادی قائم کی، سنہ ۵۴ء میں جنادہ نے قسطنطنیہ کے پاس ارواد نام جزیرہ کو فتح کیا، پھر کریٹ پر حملہ کیا^۲،

عبد الملک بن مروان نے ٹونس میں جہاز سازی کا بہت بڑا کارخانہ قائم کیا^۲۔

^۱ دیکھو بلاذری صفحہ ۲۳۶ باب فتح الجزائر،

^۲ مقدمہ ابن خلدون صفحہ ۲۱۰ باب قيادة الاساطیل،

اسی عبدالملک کے زمانے میں سنہ ۷۵ھ میں حجاج بن یوسف ثقفی المتوفی سنہ ۹۵ھ مشرقی صوبوں کا نائب السلطنت مقرر ہوا، یعنی عراق سے ترکستان اور سندھ تک اس کے انتظام میں تھا اور اس کا دارالامارہ کوفہ تھا، اس کے عہد امارت میں جو چالیس برس تک رہا، عربوں کی تجارتی جہاز رانی نے مشرقی سمندروں میں بہت ترقی کی، چنانچہ عربوں کے تجارتی جہاز سرانديپ تک آتے جاتے تھے، انہی جہازوں کو ہندوستانی ساحل کے بحری ڈاکوؤں نے لوٹ لیا تھا، جس کے پاداش میں اس نے سندھ پر برقی اور بحری دونوں طرف سے حملے کئے اور فتح کیا۔

حجاج سے پہلے خلیج فارس اور بحر سندھ میں جو جہاز چلتے تھے، ان کے تختے ڈوری سے سی کر جوڑے جاتے تھے، اور بحر روم کے جہاز لوہے کی کیلوں سے جوڑے جاتے تھے، حجاج نے اس پچھلے طریقہ جہاز سازی کو رواج دیا اور روغن کے بجائے پانی کے نفوذ کو روکنے کے لئے تار کول تختوں میں لگوائے اور نوکدار کشتیوں کے بجائے مسطح کشتیوں کو رواج دیا۔^۱

عسکا میں جہاز سازی کا کارخانہ عبدالملک کے زمانہ تک قائم رہا، ہشام نے کسی سبب سے اس کارخانہ کو عسکا سے صور میں منتقل کر دیا، واقعی کا بیان ہے کہ امیر معاویہ سے لے کر یزید تک یہ جہازات عسکا میں رہے، جب بنو مروان بر سر اقتدار آئے تو وہ ان کو صور میں لے آئے، اور وہاں عباسی حکومت کے عہد میں متوکل (۲۴۷ھ) تک رہے۔^۲

^۱ - بلاذری فتوح السند صفحہ ۴۳۵،

^۲ - الاعلاق النفیسة ابن رسته صفحہ ۱۹۵ و ۱۹۶ - لیڈن،

^۳ - فتوح البلدان بلاذری صفحہ ۱۱۷ و ۱۱۸ لائپزن

ہندوستان پر بحری حملہ | عام طور سے مشہور ہے کہ ہندوستان پر گو ابتداءء تاریخ سے عہد یورپ تک ہمیشہ بیرونی قوموں نے حملے کئے ہیں؛ مگر اہل یورپ گئے سوا کسی نے سمندر کی طرف سے حملہ نہیں کیا، مگر یہ صحیح نہیں ہے اہل عرب نے ہندوستان پر جو حملے کئے وہ بری اور بحری دونوں تھے، حضرت عثمان رضی اللہ تعالیٰ عنہ کے زمانہ میں تھانہ بھروچ، اور ٹٹھہ پر جو حملے ہوئے وہ بحری ہی تھے، پھر سنہ ۹۳ھ میں محمد بن قاسم ثقفی کے زیر ہدایت سندھ پر جو حملہ کیا، اس میں گو وہ اور اس کی فوج کا ایک حصہ شیراز کی راہ مکران ہو کر سندھ پر حملہ آور ہوا، مگر اس کا دوسرا حصہ مع تمام سامان اور آلات جنگ کے بحری راستے سے آیا، اور بندرگاہ ٹٹھہ (دیل) پر قبضہ کر کے آگے بڑھا، اور پھر بعد کو کمکیں اسی دریائی راستہ سے آئی رہیں، اس کے بعد سنہ ۱۰۷ھ میں جنید بن عبدالرحمن مری جب سندھ کا والی مقرر ہو کر آیا، تو اس سے راجہ جے سیہ سے بحری ہی معرکہ پیش آیا، اور اس کی فوجوں نے منڈل، بھروچ، وغیرہ پر قبضہ کیا، اور فوج کا دوسرا حصہ حبیب بن مرہ کی ماتحتی میں مالوہ (مالیہ) پر حملہ آور ہو کر اجین (اوزین) پر قابض ہو گیا، اور غالباً اس نے گجرات پر بھی قبضہ کیا، کیونکہ بلاذری میں ہے،

وفتح الجنید الیلمان و الجزر اور جنید نے یلمان اور
(صفحہ ۴۴۲) گجرات کو فتح کیا،

یہی امیہ کے زمانہ میں عراق میں جہازرانی اور سیرابی کی غرض سے بکثرت نہریں بنائی گئی تھیں، آج کسی کو اصطخری کے اس بیان کا یقین

۱- بلاذری صفحہ ۴۳۶، مطبوعہ بریل، وواقته سفن کان حمل فیہا الرجال والسلاح والادۃ،

آئے گا کہ بلال بن ابی بردہ کے زمانہ امارت میں (سنہ ۱۰۹ھ) بصرہ کے حدود میں ایک لاکھ بیس ہزار نہریں ایسی تھیں جن میں چھوٹی کشتیاں چلتی تھیں، لیڈن (صفحہ ۸۰)

یہ بنو امیہ کی زندگی کے آخری کارنامے تھے، ان کے زوال و انحطاط کے بعد سنہ ۱۳۳ھ میں عربوں کی زمام حکومت بنو عباس کے ہاتھ میں آئی، اور شام کے بجائے عراق دارالحکومت قرار پایا، جس سے بحر روم کے بجائے خلیج فارس اور بحر ہند و عرب کو قرب حاصل ہوا،

بنو عباس | بنو عباس کی حکومت کی تکمیل منصور کے عہد میں ہوئی، بہر حال دجلہ فرات اور خلیج فارس کے قرب سے مشرق کی بحری تجارت اور آمد و رفت کو بے حد فروغ ہوا، سنہ ۱۵۲ھ میں منصور نے دجلہ کے ساحل پر بغداد آباد کیا تو اس شہر کا ہر قصر اور محل ایک نہر بن گیا، پایہ تخت کے لئے اس مقام کا انتخاب بھی اسی غرض سے ہوا کہ دجلہ اور فرات کے راستہ سے دنیا کے ہر حصہ سے بحری آمد و رفت اور تجارت ہوسکتی تھی، چنانچہ ابن واضح یعقوبی (سنہ ۲۷۷) جو بنو عباس کے عروج کے عہد کا قدیم مؤرخ ہے، کہتا ہے :

« منصور نے اس مقام کو اس لئے پسند کیا کہ یہ دجلہ اور فرات کے درمیان گویا ایک جزیرہ ہے، اس کے مشرق میں دجلہ اور اس کے مغرب میں فرات ساری دنیا کے گھاٹ ہیں، واسط، بصرہ، ابلہ، ہواز، فارس، عمان، یمامہ، بحرین، اور اس کے آس پاس سے جو کچھ آئیگا وہ دجلہ ہی کی راہ سے آئیگا، اور یہیں وہ جہازات لنگر ڈالیں گے، اور اسی طرح اوپر موصل، دیار ربیعہ، آذر بیجان، اور آرمینہ سے جہازوں میں

جو آئیگا وہ دجاہ ہوکر چلا آئیگا، اور دیار مصر، رقبہ، شام،
شامی بندرگاہوں، مصر اور شمالی افریقہ سے فرات ہوکر جہاز
یہاں آئیں گے»^۱۔

اس شہر کی رونق کا یہ بحری تجارتی پہلو اس قدر پیش نظر تھا کہ
سوداگروں کے لئے جو محلہ بنا تھا، اس میں فرات سے ایک نہر نکالی گئی تھی
کہ سامانوں سے لدے ہوئے جہازات، سمندر سے دریائے فرات میں اور فرات
سے نہر کر خایا میں، اور اس سے مصنوعی نہر کے ذریعہ شہر میں، اور شہر
سے اُس محلہ میں یہ پہنچ جائیں، اور وہاں جا کر سامان اُترے^۲، ان کے علاوہ
اور نہریں خاص اسی غرض سے بنائی گئیں، مثلاً نہر عیسیٰ جو فرات سے
نکالی گئی، ایک بڑی نہر تھی، جس میں بڑے بڑے جہازات رقبہ سے آتا اور
ہر قسم کا تجارتی سامان لے کر شام اور مصر سے آتے تھے، اور لدے لدائے
اس میں چلے آتے تھے، اسی کتے کنارے سوداگروں کے گودام بنے ہوئے
تھے، اس کا پانی ہر وقت بہتا رہتا تھا کہ کسی وقت جہاز کی آمد و رفت بند
نہ ہو سکے^۳۔

بغداد کے بعد صرصر کے مقام میں ایک نہر صرصر تھی جس میں کشتیاں
چلتی تھیں، (اصطخری ۸۵) نہر عیسیٰ سے کشتیاں فرات سے نکل کر دجلہ
میں آتی تھیں (اصطخری ۸۵) عباسیہ کے زمانہ میں نظر آتا ہے کہ عربوں میں
تجارتی ذوق و شوق پہلے سے زیادہ ترقی کر گیا، اس کی وجہ یہ معلوم ہوتی
ہے کہ عربوں کو بنو امیہ کی حکومت میں جو کشوری (سول) اور لشکری
(ملٹری) مناصب حاصل تھے، وہ بنو عباس کے عہد میں ان سے چھتے گئے،
پہلے کشوری عہدوں پر سنہ ۱۳۳ھ سے اہل فارس نے قبضہ کیا، اور عربوں

^۱ کتاب البلدان یعقوبی صفحہ ۸، لیڈن، ^۲ کتاب البلدان یعقوبی صفحہ
۲۳۸ و ۲۴۶، لیڈن، ^۳ ایضاً صفحہ ۲۵۰،

کے ہاتھوں میں صرف لشکری خدمات رہ گئے، بعد کو معتمد کے عہد میں سنہ ۲۱۸ھ کے بعد لشکری مناصب ترکوں کو منتقل ہو گئے، اس لئے تجارت کے سوا حصول دولت کا کوئی اور معزز راستہ ان کے اٹے نہیں رہا، بالابن ہمہ اس مختصر عہد میں بھی کچھ نہ کچھ انہوں نے بحری فتوحات کے سلسلہ میں کیا،

بنو امیہ کے جانشین کی حیثیت سے سندھ پر انہوں نے قبضہ کیا اور سندھ اور بصرہ کے درمیان بدستور بحری آمد و رفت لگی رہی، سنہ ۱۵۹ھ میں خلیفہ مہدی عباسی کے زمانہ میں عربوں نے گجرات کے سواحل پر بحری حملہ کیا، اس کے افسر عبد الملک بن شہاب مسمعی تھے سنہ ۱۶۰ھ میں یہ فوج گجرات کے ساحلی شہر باربد تک پہنچی^۱، یہ باربد اصل میں بھاڑ بھوت ہے، جو اب بھی ویرانہ کی شکل میں بھڑوچ کے قریب موجود ہے،

خانیفہ، بغداد کا سندھ سے تعلق اس کے سو برس بعد تک بھی رہا، مگر کوئی نئی بحری فتح انہوں نے حاصل نہیں کی، اور عرب رفتہ رفتہ ان علاقوں میں صرف بحری تاجر اور سوداگر کی حیثیت سے رہ گئے، عراق و عرب کے بندرگاہوں سے ان کے جہازات خلیج فارس، بحر ہند، بحر چین، بحر احمر اور بحر حبشہ میں آتے جاتے تھے،

بحر روم میں ٹونس جو بنی امیہ کے زمانہ سے بحری جنگی جہازوں کا مرکز تھا، بنو عباس نے بھی اُس کو قائم رکھا، رومیوں کی روک تھام کے لئے اس کی بے حد ضرورت تھی، یہیں سے ان کے بیڑے بحر روم کے جزیروں اور فرانس اور اٹلی کے بندرگاہوں پر حملے کرتے تھے، اور آخر سنہ ۲۱۲ھ میں جب بنو اغلب شمالی افریقہ میں بنو عباس کی

^۱ ابن اثیر واقعات سنہ ۱۶۰ھ و ابن خلدون جلد ثالث صفحہ ۲۰۸

نیابت کر رہے تھے، قاصی اسد بن فرات نے انہی جنگی جہازوں کو لے کر سسلی پر کامیاب فوج کشی کی، اور سنہ ۵۴۶ء تک عرب اس پر حکمراں رہے، اس زمانہ میں سسلی اور شمالی افریقہ کے سواحل عرب جہازوں کے بازیگاہ تھے، ہر وقت ان دونوں ساحلوں کے درمیان عربوں کی آمد و رفت لگی رہتی تھی، ساتھ ہی ان دونوں افریقی اور یورپی ساحلوں سے اسکندریہ تک جہازوں کی قطار لگی رہتی تھی، مگر بحر ہند و حبش و چین میں وہ صرف تاجر رہ گئے تھے،

بصرہ بنو عباس کے عہد میں بھی گو اُبلہ کے قدیم بندرگاہ کا نام سننے میں آتا ہے، مگر بغداد سے فرات ہو کر جہازات بصرہ ہی کے ناکے سے آتے اور جاتے تھے، اس لئے بصرہ کی حیثیت بے حد ترقی کر گئی، بغداد اور واسط سے جو جہاز آتے وہ بصرہ پہنچ کر نہر ابن عمر کے ساحل پر کھڑے ہوتے تھے، اُبلہ اب صرف چین کے جہازوں کے لئے خاص ہو گیا تھا، بصرہ کی حیثیت ابن واضح یعقوبی کے جو تیسری صدی ہجری میں تھا ان فقروں سے ظاہر ہوگی،

»بصرہ، دنیا کا شہر، اور دنیا کی تجارتوں اور سامانوں کا مخزن«^۱

ابن الفقیہ ہمدانی الموجود سنہ ۵۲۹۰ھ نے اپنی کتاب البلدان میں لکھا ہے کہ اہل بصرہ کی تجارت کا یہ حال ہے کہ ایک طرف اقصاء ترکستان فرغانہ میں دوسری طرف اقصاء مغرب سوس میں رہ ملیں گے^۲،

بنو امیہ کے زمانہ میں بصرہ کے حدود میں جو بے شمار نہریں بنی تھیں عباسیہ کے دور میں ان میں اور اضافہ ہوا ہوگا، اصطخری (سنہ ۵۳۴۰ھ) کہتا

^۱ کتاب البلدان یعقوبی صفحہ ۳۶۰، ^۲ کتاب البلدان یعقوبی صفحہ ۳۲۳،

^۳ کتاب البلدان ابن الفقیہ ہمدانی صفحہ ۱۹۱،

ہے کہ اہل سیئر کے اس بیان کا حدود بصرہ میں اس قدر نہریں تھیں خود مجھے یقین نہ تھا، لیکن جب میں نے بصرہ دیکھا تو یقین آگیا، کیونکہ ایک ایک تیر پر تاب پر ایسی نہریں دیکھیں جن میں چھوٹی کشتیاں (زورق) چل رہی تھیں۔

سیراف | بصرہ سے سات منزل ہٹ کر فارس کے سواحل خلیج پر تیسری صدی میں یہ بندرگاہ آباد ہوا، اور بڑی رونق پائی، عربوں کے جہازات جو ہندوستان اور چین کو جاتے تھے، وہ یہیں سے ہو کر گذرتے تھے،
عدن | یمن کے ساحل پر عدن نام بندرگاہ کی آبادی تو قدیم تھی، مگر اس زمانہ میں اس نے عظیم الشان ترقی کی، یعقوبی تیسری صدی کے وسط میں کہتا ہے،

»عدن صنعاء کا بندرگاہ ہے، یہاں حبشہ، منذب، جسدہ، سلط

(آسام^۲) اور چین کے جہازات آکر لنگر ڈالتے ہیں» صفحہ ۳۱۹

چوتھی صدی ہجری کے آخر میں بشاری مقدسی عدن کی تجارتی ترقی کا یہ حال لکھتا ہے کہ ایک ہزار درہم (چاندی کا سکہ) لیکر جاؤ تو ایک ہزار اشرفی لے کر لوٹو گے، سو ایکر جاؤ تو پانچ سو لیکر آؤ، (۹۸، لیٹن)

صحار | یہ عمان کا بندرگاہ اور پایہ تخت تھا، بشاری (سنہ ۳۷۵ء) لکھتا ہے،

بحر چین (ہند) پر آج کوئی شہر اس سے زیادہ بڑا نہیں،

آباد اور پر رونق ہے، دولت کی فراوانی ہے، میوے ہیں،

^۱ اصطخری صفحہ ۸۰ لیٹن، ^۲ ایک شہر کا نام شلاطہ بتایا گیا ہے، سلیمان تاجر کے بیان سے صفحہ ۹ سے معلوم ہوتا ہے کہ یہ خلیج بنگالہ کے پاس تھا، یہ غالباً سلط ہے،

زید صنعاء سے بہتر ہے، عجیب و غریب بازار ہیں، جو پورے ساحل پر پھیلے ہیں، مکانات بلند، اور نفیس سال کی لکڑی اور اینٹوں سے بنے ہوئے ہیں، میٹھے پانی کی نہر ہے، ساحل پر جامع مسجد ہے، یہ چین کی دہلیز، مشرق کا خزانہ اور یمن کا کفیل ہے، (صفحہ ۹۲)

شحر | یہ مچھلیوں کی کان تھی، یہیں سے مچھلیاں نکال کر عمان، عدن اور وہاں سے بصرہ اور اطراف یمن تک جاتی تھیں (صفحہ ۸۷)

قیس یا کیش | یہ جزیرہ بحر عمان میں بحرِیں کے پاس تھا، یہ ہندوستان جانے والے جہازوں کا مرکز تھا، (معجم یا قوت لفظ قیس)

بحرین | بحرین ہمیشہ سے جہازرانوں کا گھر رہا، نویں صدی میں اس کی ترقی کا یہ حال تھا کہ یہاں ایک ہزار جھوٹے بڑے جہاز اور کشتیاں بڑی رہتی تھیں، (کتاب الفوائد فی اصول البحر والقواعد ابن ماجہ صفحہ ۹-۶ پیرس)

ہرمز | یہ جزیرہ بھی خلیج فارس میں بحرِیں تجارت کا مرکز تھا، کیش اور ہرمز میں رقیانہ مسابقت قائم تھی، ہندوستان، چین اور یمن کے تجارتی جہازات یہاں ٹھہرتے تھے، (ابن اثیر حوادث سنہ ۶۱۱ھ)

جدہ | یہ مکہ معظمہ کا بندر گاہ تھا، اور حبشہ سے حجاز کے آنے کے لئے یہاں جہاز کھڑے ہوتے تھے، گو یہ بندر عہد جاہلیت سے کام میں آ رہا تھا، مگر جیسے جیسے افریقہ، حبش، سندھ اور فارس میں اسلام کی ترقی ہوتی گئی اس کی ترقی بھی ہوتی گئی،

حمار | مدینہ منورہ کے بندر گاہ حمار کو منصور نے بند کر دیا تھا، پھر اس کو وہ حیثیت حاصل نہ ہو سکی، اور شاید اس کی جگہ قلزم نے لے لی

شہر قلزم | بحر احمر کے مصری ساحل پر حدود سینا میں یہ بندر گاہ اس عہد میں ترقی پر تھا، یعقوبی کہتا ہے،

» یہ سمندر کے ساحل پر بڑا شہر ہے، اس میں وہ سوداگر رہتے ہیں جو مصر سے حجاز اور یمن کو غلہ بھیجتے ہیں، یہاں جہازوں کا بندرگاہ ہے، یہاں مختلف قوموں کے دولت مند سوداگر رہتے ہیں، (صفحہ ۳۶۰)

ایلہ | اسی کے قریب خلیج ایلہ میں جس کو اب عقبہ کہتے ہیں، اسی نام کا شامی بندرگاہ تھا، یعقوبی کہتا ہے،

شہر ایلہ دریاے شور (احمر) پر بڑی آبادی ہے، یہاں شام، مصر، اور شمالی افریقہ کے حاجی اکٹھے ہوتے ہیں، اور مختلف قسموں کی تجارتوں کا مرکز ہے، آبادی مختلف قوموں کی ہے، (۳۶۰)

غلافہ | یہ یمن کا قدیم بندر گاہ تھا، یہاں سے جہاز حبشہ کے لئے روانہ ہوتے تھے، خلیفہ مامون کے زمانے میں سنہ ۲۰۴ھ میں جب زید آباد ہوا تو یہ بندر گاہ اور ترقی کر گیا، یہ زید سے ۱۵ میل ہٹ کر واقع ہے^۱، سنہ ۳۳۲ھ میں جو مروج الذهب کی تالیف کا سال ہے، زید پر ابراہیم بن زیاد کی حکومت تھی، اس کے پاس جہاز بھی تھے، اس کے زمانہ میں یہ بندر گاہ یمن اور حجاز کی تجارتی آمد و رفت کا بڑا مرکز بن گیا تھا، شاہ زید کے جہازات حبشہ کے سواحل زیلع دہلک اور ناصع جاتے تھے، اور سوداگر مع سامان و اسباب کے ان میں

^۱ معجم البلدان یا قوت «غلافہ» و «زید» و کتاب البلدان یعقوبی صفحہ ۳۱۹ و جزیرۃ العرب ہمدانی صفحہ ۵۲ و ۱۱۹،

سفر کرتے تھے،

اس بندر گاہ کر حبشہ سے خصوصیات یہ تھی کہ یہاں سے بحر احمر کا پاٹ سب سے کم ہو گیا، اس لئے یمن اور حبش کے درمیان بحری مسافت یہاں سب سے کم ہے، چنانچہ یہاں سے جہاز تین دن میں حبشہ پہنچ جاتے ہیں، حبشہ کے سواحل زلیع، دہلک اور ناصح میں گونجاشی کی حکومت تھی، مگر مسلمان بھی بکثرت آباد تھے^۱،
غلافہ بشاری کے زمانہ (سنہ ۳۷۵ھ) بھی آباد تھا^۲،

عینذاب | یہ بھی بحر احمر کے افریقی ساحل پر حدود مصر اور حبش کے بیچ میں پرانا بندر گاہ^۳، اور اچھا خاصہ شہر تھا، عدن سے مصر زبرین (صعید) کو جو جہاز آتے تھے وہ یہیں لنگر ڈالتے تھے^۴،

طبرقہ | مغرب میں بربر کی طرف سمندر کے ساحل پر باجہ کے قریب یہ شہر آباد تھا، یہاں سوداگروں کی آمد و رفت سے بڑی رونق رہتی تھی، اس میں ایک بڑی نہر تھی جس میں بڑے بڑے جہاز آتے تھے، اور اس سے نکل کر بحر طبرقہ میں داخل ہوتے تھے، (معجم یاقوت)

مشرقی تجارتی جہاز رانی کے راستے | عربوں کے جہازات خلیج فارس سے چل کر بحر ہند سے گذر کر چین تک جاتے تھے، اس کی تفصیل تیسری صدی کے آغاز کا سیاح تاجر سلیمان ان الفاظ میں کرتا ہے :-

» وہ سمندر جو ہندوستان، چین اور سراندیپ کے بیچ میں ہے،

اس میں بڑی بڑی پھلیاں ہوتی ہیں، جن سے جہاز ڈرتے ہیں،

رات کو جب اس میں جہاز چلتے ہیں، تو گھنٹہ بجاتے چلتے

ہیں، تاکہ یہ پھلیاں راستہ سے ہٹ جائیں، اس میں یس ہاتھ

^۱ مروج الذهب مسعودی جلد ۳ صفحہ ۳۴ پیرس، ^۲ احسن التقاسیم بشاری، صفحہ ۸۶، ^۳ البلدان یعقوبی صفحہ ۳۱۹، ^۴ معجم البلدان یاقوت، «عینذاب

کی ایک مچھلی ہم نے شکار کی، اس کا نام وال (وہیل) ہے، تیسرا سمندر ہرگند (بحر ہند؟) ہے، اس میں بکثرت جزیرے ہیں، کہا جاتا ہے کہ ۱۹ سو جزیرے ہیں یہی جزیرے ہرگند اور لاروی میں حدفاصل ہیں، ان جزیروں میں حکومت ایک عورت کی ہے، ان جزیروں میں عنبر بہت ملتا ہے، اور ان میں ناریل کی بڑی کثرت ہے، ایک جزیرہ کا دوسرے جزیرہ سے فرق دو تین چار فرسنگ کا ہوتا ہے، اور یہ کل انسانوں سے اور ناریل سے آبادی ہیں، یہاں لین دین کوڑیوں سے ہوتا ہے، رانی کے خزانہ میں بھی کوڑیاں جمع ہوتی ہیں، یہاں کے باشندے صناعی میں بڑے ماہر ہوتے ہیں، کپڑے مع آستین دامن اور کلیوں کے بنتے ہیں، اسی طرح جہاز سازی، تعمیر اور تمام صنعتوں میں بھی کمال رکھتے ہیں، دریاۓ ہرگند میں سے سب سے آخری جزیرہ سراندیپ ہے، اور یہ لوگ ان جزیروں کو »دیپ« کہتے ہیں، سراندیپ کے مواحل سے موتی نکالتے ہیں، اور اس کے پہاڑ میں جس پر حضرت آدم کا نقشِ قلم ہے، سرخ، زرد اور آسمانی یاقوتوں کی کان ہے، اس جزیرہ میں دو راجہ ہیں، یہ بہت بڑا جزیرہ ہے، جس میں عود، سونا، یاقوت، اور اس کے سمندر میں موتی، اور شنک (سنکھ) بڑا گھونگا ہوتا ہے، جس کو پھونک کر بجاتے ہیں،

اس سمندر میں سراندیپ تک جہاز چلایا جائے تو جزیرے کم ہیں، لیکن بڑے بڑے ہیں، ان میں سے ایک جزیرہ کا نام رامنی ہے، اس میں کئی راجے ہیں، اس کی وسعت

اٹھ۔ نو سو فرسنگ کی ہے، اور اس میں کانیں ہیں کافور
یہاں عمدہ ہوتا ہے، اس کے ماتحت اور جزیرے ہیں، جن
میں سونا ہوتا ہے، یہاں کی خوراک ناریل ہے، اسی کا تیل
لگاتے اور کھاتے ہیں، اور عورت کا دین مہر ایک دشمن
کے سر کی کھوپڑی ہے، جتنی کھوپڑی کوئی لائے اُتنی ہی
بیویاں وہ کر سکتا ہے، اس جزیرہ رامنی میں ہاتھی، سقم،
بید ہوتا ہے، یہاں کے لوگ آدم خوار ہیں، یہ دو سمندروں
پر ہے، ایک دریاے برگند ہے، اور ایک دریاے شلاہٹ
(سہلٹ؟ خلیج بنگال) ان کے بعد چند جزیرے ہیں، جن کو
لنج بالوس کہتے ہیں، یہاں کے عورت اور مرد ننگے ہوتے
ہیں، عورتیں پتے لپیٹی ہیں، جب جہاز یہاں پہنچتے ہیں تو
یہ لوگ بڑی چھوٹی ڈونگیوں پر بیٹھ کر آتے ہیں، اور
عبر، اور ناریل کو لوہے، کپڑے، اور دوسری ضروریات
سے بدلتے ہیں، اس کے بعد دو اور جزیرے آتے ہیں،
جن کے بیچ میں سمندر ہے، ان میں سے ایک کا نام
انڈمان ہے، یہاں کے باشندے سیاہ فام اور آدم خوار ہیں،
اور اس میں اور بھی ناقابل گذر جزیرے ہیں، جن کو
ملاح نہیں جانتے،» (صفحہ ۳-۱۱ پیرس)

اسی راستے کا حال مسعودی (سنہ ۳۰۳-۵۳) نے زیادہ خوبی کے ساتھ
لکھا ہے، (مروج الذهب جلد اول از صفحہ ۳۳۰ تا ۳۴۰ پیرس) خلیج فارس
سے لے کر بحر چین تک یہ عرب سیاح اور جہازران دریاؤں یعنی سمندر
کے حصوں کے نام لیتے ہیں، پہلے دریا کا نام بحر فارس یا خشبات
البصرہ بتاتے ہیں، پھر بحر لاروی کا نام لیتے ہیں، جس کے ساحل پر

گجرات اور کوکن کے مشہور پرانے ساحلی شہر چیمور، سوبارہ، تھانہ اور کھمبانت آباد تھے، اور بعض اب تک ہیں، اس کے بعد بحر ہر کند کا ذکر کرتے ہیں پھر بحر کلاہ کا نام آتا ہے، جس میں جزیرے ہیں، بحر صنف (چمپہ کا دریا) آخر میں بحر چین جس کا نام وہ دریاے جنجی (جنجی) بتاتے ہیں، (مروج الذهب جلد اول صفحہ ۲۳۰ پیرس)

اوپر کی تفصیل سے معلوم ہوتا ہے کہ پہلا دریا خلیج فارس ہے، اور لاروی موجودہ اصطلاح میں بحیرہ عرب ہے، اور بحر ہر کند آجکل کے بحر ہند کا نام تھا، بحر کلاہ شاید خلیج بنگال ہو،

سلیمان تاجر اپنی کتاب میں ایک اور موقع پر اسی بحری راستہ کا تذکرہ ان لفظوں میں کرتا ہے :

» چین کے اکثر جہازات سیراف میں بار ہوتے ہیں، سامان بصرہ اور عمان سے دوسری کشتیوں پر سیراف لاتے ہیں، اور یہاں چین کے جہازوں میں لادے جاتے ہیں، کیونکہ اس سمندر میں کہیں کہیں کناروں پر پانی کم ہے، جس کی وجہ سے وہاں بڑے جہاز نہیں جاسکتے، بصرہ اور سیراف کے درمیان بحری راستہ سے ۱۲۰ فرسخ کی مسافت پر سیراف میں سامان لادکر اور میٹھا پانی لے کر جہاز روانہ ہوتے ہیں، اور عمان کے بندر مسقط میں آکر ٹھہرتے ہیں اور یہ سیراف سے دو سو فرسخ پر ہے، اسی کے پاس عمان کی دریائی پہاڑیاں ہیں، اور وہ جگہ ہے جس کو دُردور کہتے ہیں، یہ دو پہاڑوں کے بیچ تنگ دریائی راستہ ہے (باب المندب ؟) اس میں چھوٹے جہاز چلتے ہیں، چین والے بڑے جہاز نہیں جاسکتے، یہیں وہ دو پہاڑ ہیں

جن میں سے ایک کا نام 'کسیر اور دوسرے کا عویر ہے ، جو زمین میں ہیں اور پانی کے اوپر ان کا بہت تھوڑا سا سرا نظر آتا ہے، یہاں سے آگے بڑھکر ہم عمان کے بندرگاہ 'مُحْصَر' پہنچتے ہیں، اور مسقط کے ایک کنوئیں سے میٹھا پانی بھرتے ہیں ، یہاں سے جہاز نے لنکر اُٹھایا تو ہندوستان کی سمت کو کم ملی (کوکن؟) پہنچا، مسقط سے کو کم ملی تک ایک مہینہ کی مسافت ہے، اگر ہوا ٹھیک ہے اور کو کم میں چینی جہازات آتے ہیں ، چینی جہازوں سے ایک ہزار درہم اور دوسرے جہازوں سے دس دینار (اشرفی) سے ایک دینار تک محصول لیا جاتا ہے ، اور یہاں جہازوں میں میٹھا پانی لے لیتے ہیں، یہاں سے لنکر اُٹھا کر دریائے ہرگند (بحر ہند ؟) میں داخل ہوتے ہیں ، اور اس مقام پر آتے ہیں جس کو لُنج یا لوس کہتے ہیں یہاں کے لوگ نہ تو عربوں کی زبان سمجھتے ہیں ، اور نہ ان زبانوں میں سے کوئی زبان سمجھتے ہیں جن کو سوداگر جانتے ہیں، ننگے رہتے ہیں، رنگ گورا ہے ، داڑھی مونچھ۔ نہیں ہوتی، یہ لوگ ایک کھدے ہوئے تختہ کی ڈونگیوں میں بیٹھ کر آتے ہیں، اُن کے پاس ناریل، گنے ، کیلے اور ناریل کا پانی ہوتا ہے جو سپید رنگ کا میٹھا عرق ہے ، یہ چیزیں لوہے سے بدل کر بیچتے ہیں، اشاروں سے خرید و فروخت ہوتی ہے، یہ تیراکی میں بڑے ماہر ہوتے ہیں اور اکثر تاجروں سے لوہا چھین لیتے ہیں اور کچھ اس کے بدلے میں نہیں دیتے ، یہاں سے آگے بڑھ کر کلاہ بار آتے ہیں، ملک اور ساحل کو بار کہتے ہیں (؟) اور یہ زابج (جاوہ ؟) کا ملک ہے ،

ہندوستان کے داہنے ہاتھ پر یہاں کا ایک راجہ ہے، ان کا لباس فقط ایک لنگی ہے، رذیل شریف سب یہی پہنتے ہیں، یہاں سے میٹھا پانی لیتے ہیں، کوکم سے کلہ بار تک ایک مہینہ کا راستہ ہے، پھر دس دن جہاز چل کر بتومہ پہنچتے ہیں، یہاں بھی میٹھا پانی ملتا ہے، پھر جہازوں نے لنگر اٹھایا، تو دس دن میں کدر تک پہنچے، یہاں بھی میٹھا پانی جو لینا چاہے لے سکتا ہے، یہاں ایک اونچا پہاڑ ہے، جس پر چور اور فراری مجرم چھپے رہتے ہیں، پھر جہاز چل کر دس دن میں صنف (چمپا) پہنچتے ہیں، یہاں میٹھا پانی ہے، اور یہیں عود صنفی ہوتا ہے، یہاں بھی ایک راجہ ہے، یہاں کے لوگ دو لنگیاں پہنتے ہیں، (ایک کمر سے باندھتے ہیں، اور دوسری اوڑھتے ہیں،) یہاں سے صدر فولات (سنگاپور) پہنچتے ہیں، یہ سمندر میں ایک جزیرہ ہے، اور دس دن کی مسافت پر ہے، یہاں میٹھا پانی ہے، یہاں سے جہازات چلے تو جنجی (جنجی) پہنچے پھر چین کے دروازے پر آگئے، یہاں بہت سے پہاڑ سمندر میں سے نکلے ہیں، اور ہر دو پہاڑوں کے درمیان جہازات گذرتے ہیں، صدر فولات سے ایک مہینہ میں جہاز چین پہنچتے ہیں، ابواب الصين کے پہاڑوں کے درمیان سات دن تک جہاز چلتے ہیں، اس کے بعد خلیج چین میں داخل ہوتے ہیں، اور ملک چین کے اس شہر میں لنگر ڈالتے ہیں، جس کا نام خانقوا (خانپوا) ہے، (صفحہ ۱۴-۲۱)

خانپوا جہازوں کا بندر گاہ ہے، اور عربوں کی سوداگری

کا مرکز ہے، یہاں مکانات لکڑیوں کے ہوتے ہیں، یہاں لکڑیاں اس لئے زیادہ ہوتی ہیں کہ جہاز آتے جاتے ٹوٹتے ہیں، یہاں جہاز زیادہ ٹھہر جاتے ہیں اور ایک غیر ملک عرب میں سامان فروخت کرنے پر مجبور ہوتے ہیں، یہاں ایک مسلمان قاضی ہوتا ہے جو شہنشاہ چین کی طرف سے مسلمانوں کے مقدمات کا فیصلہ کرتا ہے، اور عراق کے تاجر اس کا فیصلہ مانتے ہیں، (صفحہ ۱۳ و ۱۴)

ہم نے اوپر کی سطروں میں بصرہ اور سیراف سے جزائر بحر ہند ہو کر، حدود ملک چین تک کے راستے بتائے ہیں، ان جزیروں میں عربوں کی جہازی آمد و رفت صدیوں تک اتنی رہی کہ ان میں سے اکثر جزیروں میں ان کی مستقل آبادیاں قائم ہو گئیں، اور ان کے بدولت یہاں اسلام کی بڑی اشاعت ہوئی، مالدیپ سے لے کر جواہ اور سوماترا تک اور وہاں سے فلپائن تک ان کا اثر پھیلا، ان جزیروں کی وحشت و جہالت کی جو کیفیت تھی وہ اوپر سن چکے، ان کی تہذیب و تمدن و ترقی میں عرب جہازرانوں، اور بحری عرب تاجروں کا بڑا حصہ ہے، یہاں تک کہ چند صدیوں کے بعد یہاں اسلامی ریاستیں قائم ہو گئیں، خصوصیت کیساتھ، حضر موتی عربوں کے یہ مرکز بن گئے، اور آج بھی حضارمہ کی آبادی یہاں اچھی خاصی ہے،

ہندوستان کے جن بندرگاہوں سے ان کا گذر ہوتا تھا، ان کا حال ہم نے «عرب و ہند» میں تفصیل سے لکھا ہے، یہاں ان کا دہرانا طوالت سے خالی نہیں، سلسلہ بیان میں صرف یہ کہدینا ہے، کہ وہ خلیج فارس کے فارسی ساحل سے ہو کر خشبات آتے تھے، پھر بلوچستان کے بندرگاہ تین میں داخل ہوتے تھے، پھر سندھ کے بندرگاہ ٹٹھ میں، پھر گجرات اور

کاٹھیاواڑ کے بندرگاہوں میں سے تھانہ، کھمبائت، سوبارہ، چیمور، بھروچ، بھاڑبھوت، گندھار، گھوگھا اور بعد کو سورت میں، پھر مدراس کے علاقہ میں ملیبار کارومنڈل (معبہ) راس کماری (قمار) کولم (ٹراونکور) منگلور، چالیات، پنڈارانی، چنداپور، ہنور، دہ پٹن، کالی کٹ، مدراس سے ہو کر وہ خلیج بنگال میں داخل ہوتے تھے، اور یہاں ان کا مرکز سلہٹ تھا، جس کو وہ شلابط کہتے تھے، اور پھر چائنگام جاتے تھے جس کو وہ صادجام کہتے تھے، یہاں سے سیام ہو کر وہ بحر چین میں داخل ہوتے تھے،

گجرات اور سندھ یہ دونوں علاقے ان کے مرکز تھے، سن کر حیرت ہوگی کہ مسعودی کے ورود ہند کے زمانہ (سنہ ۳۰۳ھ) میں گجرات کے بندرگاہ چیمور میں دس ہزار عرب اور عرب نژاد مخلوط النسل آباد تھے، اسی طرح کھمبائت میں ان کی آبادی تھی، بھروچ سے وہ نیل اور لاکھ لے جاتے تھے، (یاقوت کی معجم البلدان) مدراس کی چٹائیاں مصر میں جاکر بیچتے تھے، (کتاب الاعتبار عبد اللطیف بغدادی) (تفصیل کے لئے دیکھو عرب و ہند)

افریقی سواحل عربوں کی جہازرانی کا دوسرا راستہ یہ تھا کہ عدن سے بحر عرب کے کنارے کنارے بحر احمر آتے تھے، بحر احمر سے افریقہ کے حبشی سواحل پر چلے جاتے تھے، اور حبشہ میں سفالہ (موزمبیق) اور زیلع (جو موجودہ ایطالی اریٹیریا میں ہے) جاتے تھے، اور یہی زیلع حبشہ کا بندرگاہ تھا، جہاں سے سوار ہو کر حجاز اور یمن آتے تھے^۱،

افریقہ میں گھوم کر زنجبار اور پورے افریقی ساحل میں چل کر جنوبی افریقہ کے سونے کی کانوں والے بندرگاہ میں داخل ہوتے تھے ان کی اس

بحری سیاحت کا خاتمہ جزیرہ قبلو پر ہوتا تھا، جس کو اب مدغاسکر کہتے ہیں، اس راستہ کا حال مسعودی (سنہ ۳۰۳ھ) نے مروج الذهب میں لکھا ہے، یہی وہ سواحل ہیں جو اب نٹال اور ٹرنسوال وغیرہ ناموں سے روشناس ہیں،

سیراف اور عمان سے یہاں جہازات روانہ ہوتے تھے، اور جہازراں زیادہ تر قبیلہ ازو کے ہوتے تھے، یہ سیراف اور عمان سے حبشہ، زبلع، عذاب سواکن، زنجبار، بربرا ہو کر مدغاسکر جاتے تھے، اور پھر لوٹ کر چلے آتے تھے، حبش کے سواحل سے عنبر، اور بربرا سے سونا لاتے تھے، مدغاسکر میں چوتھی صدی کے شروع میں عربوں کی نوآبادی قائم تھی، یہی وہ سواحل ہیں جہاں پرنگالی جہاز رانوں اور واسکو ڈی گاما کی ملاقات دسویں صدی ہجری میں عرب جہاز رانوں سے ہوئی، اور ان سے ان کو ہندوستان کا پتہ ملا،

عمان کے عربوں کی آمدورفت اور بحری اقتدار نویں صدی میں ان سواحل میں اتنا ترقی کر گیا تھا، کہ وہ عمان کی سلطنت کے اجزا بن گئے، زنجبار مدت تک سلاطین عمان کے زیر حکومت تھا، یہاں تک کہ اہل یورپ نے ان کو وہاں سے بے دخل کیا،

بحر روم بنو عباس کی حکومت بحر روم میں شام کے سواحل سے لے کر شمالی افریقہ میں جبل الطارق تک تھی، رومیوں کے حملوں کا خطرہ ان کو برابر لگا رہتا تھا، اس لئے بنو امیہ نے شام کے سواحل پر صور میں جہاز سازی کا جو کارخانہ قائم کیا تھا، اس کو انہوں نے بھی قائم رکھا لیکن متوکل باللہ نے سنہ ۲۴۷ھ میں اس کو صور سے پھر عکا میں منتقل کر دیا، اور تمام سواحل کا بحری انتظام از سر نو درست کیا۔

بشاری مقدسی نے لکھا ہے کہ «عکا کی حفاظت کا پہلے وہ انتظام نہ تھا جو صور کا تھا، لیکن جب ابن طیلون (احمد بن طولون؟) یہاں آیا، اور وہ صور کے بحری استحکامات کو پہلے دیکھ چکا تھا تو اس نے چاہا کہ یہاں کا بندرگاہ بھی ویسا ہی مستحکم ہو، مگر کوئی کاریگر پانی کے اندر تعمیر کا کام انجام دینے پر راضی نہ ہوا، آخر اس کے یعنی بشاری کے دادا ابوبکر بناء (معمار) کا نام لیا گیا، چنانچہ وہ بیت المقدس سے بلوایا گیا، اس نے نہایت ہوشیاری سے لکڑیوں پر پتھر کی چٹانیں ڈال ڈال کر اور ان کو باندھ باندھ کر پانی میں بندرگاہ کی عمارت کی تعمیر کی، اور بیچ میں ایک پھانک بنایا، اور لمبی لمبی زنجیریں ڈالی گئیں، جب رات کو جہازات یہاں پہنچتے تو زنجیر کھینچ کر آنے کی اطلاع دیتے،^۱»

ابن طولون متوکل کے جانشین معتز کے عہد میں مصر کا والی مقرر ہوا، اور سنہ ۲۵۴ھ سے سنہ ۲۷۰ھ تک حکمران رہا، یہ تعمیر اس لئے اسی زمانہ کے اندر ہوئی ہوگی،

فاطمیہ بحر روم میں بحر روم میں پہلے تو رومیوں (یونانیوں) اور عربوں کے درمیان مقابلہ ہوتا رہا، مگر جیسے جیسے عربوں کے بحری فتوحات آگے بڑھتے گئے، رومی پیچھے ہٹتے گئے، سنہ ۲۹۶ھ میں شمالی افریقہ میں عیدی فاطمیوں کی پر زور حکومت قائم ہوئی جو سسلی، مصر اور شام سب پر رفتہ رفتہ چھا گئی، اس حکومت کے قیام کے لئے جس کے اکثر حصے بحری مواصلات کے ذریعہ وابستہ تھے، بحری ترقی ضروری تھی، چنانچہ اس نے ٹونس کے قدیم کارخانہ جہاز سازی کو یحسد ترقی دی، ٹونس کے کارخانہ بحری میں جنگی جہاز ہمیشہ آراستہ و پیراستہ تیار رہتے تھے،

سنہ ۳۰۳ھ میں بحر روم کے ساحل پر ایک پہاڑ کو کھود کر اس میں

^۱ احسن التقاسیم بشاری صفحہ ۱۶۲ و ۱۶۳ لائیڈن

انہی بڑی گودی بنائی گئی، جس میں دو سو جنگی جہاز محفوظ کھڑے رہ سکیں، ان جنگی جہازوں کا نام شیشی تھا، شیشی اس جنگی جہاز کو کہتے تھے جو اتنا بڑا ہوتا تھا کہ ایک ایک جہاز ایک سو تینتالیس ڈانڈوں سے چلایا جاتا تھا، ان کو بند کرنے کے لئے پھانک اور قفل لگتے تھے، رسد کے لئے غلہ کا انبار خانہ الگ تھا، میٹھے پانی کا الگ انتظام تھا،^۱

سسلی میں | سسلی میں سب سے بڑا تجارتی اور جنگی بندرگاہ مسینا تھا، جہاں ادھر سے مشرقی تاجر اور ادھر سے مغربی سوداگر آ کر باہم بیوپار کا مبادلہ کرتے تھے، یہیں سسلی کی عرب حکومت کے جنگی جہازوں کا کارخانہ (دارالصناعہ)^۲ تھا، اسی طرح سسلی کے دارالسلطنتہ پلرمو میں جنوب ساحل واقع تھا، عظیم الشان بندرگاہ اور جہاز سازی کا کارخانہ^۳ تھا، اس کے لئے لوہا اور لکڑی اسی کی کان اور جنگل سے لائی جاتی تھی، اور ہزاروں مزدور روزانہ جہازوں کی تیاری میں مصروف رہتے تھے^۴، اندلس کے بندرگاہ | عربی اندلس کے مشہور بندرگاہ جہاں سے مشرق کی آمد و رفت جاری تھی، دو تھے، ایک مریہ اور دوسرا بجانہ، یہ دونوں اندلس میں مشرق کے پھانک کہے جاتے تھے، مریہ کے متعلق یاقوت معجم البلدان میں رقم طراز ہے،

» مریہ، یہ بیرہ کے ضلع میں اندلس کا بڑا بندرگاہ ہے، یہیں سے سوداگر

^۱ ابن اثیر حوادث سنہ ۵۳۰۳ مصری چہابہ میں دو سو (مائتی) جہازوں کی جگہ لکھی ہے، اور پیرس اڈیشن میں سو کی،

^۲ تریۃ المشتاق ادریسی ۲۶، صفۃ ایطالیا، ^۳ ابن حوقل صفحہ ۸۲،

^۴ ابن اثیر سنہ ۳۵۸ھ

جہاز پر سوار ہوتے ہیں، اور یہیں تجارتی جہازات آکر لنگر ڈالتے ہیں، یہاں جہازوں اور کشتیوں کی گودی موجود ہے، سمندر کا پانی شہر کی دیوار میں آکر لگتا ہے، یہاں حریر و دیبا کے کپڑے بہت اچھے بنتے ہیں، پہلے یہ صنعت قرطبہ میں تھی، لیکن اب مریہ کی صنعت نے اس کو شکست دیدی ہے، فرنگیوں نے خشکی و تری سے اس پر سنہ ۵۵۴۲ میں حملہ کر کے اس کو لے لیا تھا، مگر سنہ ۵۵۵۲ میں پھر مسلمانوں نے اس پر قبضہ کر لیا، اسلامی جنگی جہازوں کی ترتیب یہیں ہوتی ہے، اور یہیں سے وہ فرنگ کی لڑائی کے لئے نکلتے ہیں، مریہ بلش اندلس کا ایک اور بندرگاہ تھا، جہاں سے جہاز میں بیٹھ کر برابر آتے تھے، (معجم)

اشبیلیہ | یہ اندلس کا مشہور شہر ہے، یہ سمندر کے قریب ہے، اور ایک دریا جو دجلہ اور نیل کے برابر ہے شہر کو سمندر سے پیوستہ کرتا ہے، اس دریا کا نام وادی الکبیر اور نہر اشبیلیہ ہے، اشبیلیہ کی اس وقوع نے اس کو ایک بڑا بحری شہر بنادیا تھا، مسلمانوں کی آمد سے پہلے بھی یہ بندرگاہ تھا، اور مسلمانوں کے آنے کے بعد بھی اس کی یہ حیثیت قائم رہی۔^۱

اس کی بحری ترقی کا ایک بڑا سبب یہ ہوا کہ سنہ ۵۲۳۰ میں جب بعض نامعلوم یورپین قوموں نے اشبیلیہ کی راہ سے اندلس پر بحری حملہ کیا اور مسلمانوں کو بہت نقصان پہنچا، تو شاہ وقت عبدالرحمان بن حکم نے اشبیلیہ کو مستحکم و محفوظ کرنے کا حکم دیا، اور یہاں جہاز سازی کا کارخانہ قائم کیا، اور بحری سپاہی نوکر رکھے، اور جنگی جہازوں کو اس کے سواحل پر مع سامان حرب کے آراستہ کیا، اس کا نتیجہ یہ ہوا

^۱ تاریخ فتح اندلس لابن القوطیہ صفحہ ۵ مطبوعہ میڈریڈ، سنہ ۱۸۶۸ء

کہ سنہ ۵۲۴۰ء میں جب ان قوموں نے دوبارہ حملہ کیا تو عربوں کے جنگی جہازوں نے ان کا کامیاب مقابلہ کیا اور ان کو مار بھگایا۔

دانیہ | اندلس میں دانیہ ایک ساحلی شہر، اور مشہور بندرگاہ تھا، انجینئرنگ کے پورے کمال کے ساتھ بنایا گیا تھا، ادریسی الموجود سنہ ۵۵۴۸ء نے اس بندرگاہ کی بڑی تعریف کی ہے، اور لکھا ہے کہ یہاں سے مشرق اقصیٰ کو جہاز روانہ ہوتے ہیں، اور یہاں آنے بھی ہیں، یہاں جہازوں کا کارخانہ بھی ہے، اور یہیں سے جنگی جہاز لڑائی کو نکلتے ہیں۔^۱

وبران | بلاد بربر میں اندلس کے بندرگاہ مرہ کنے بالمقابل یہ محفوظ بندرگاہ تھا، جس میں چھوٹے بڑے جہاز اور سفری کشتیاں آ کر کھڑی ہوتی تھیں، اندلس کے جہاز ہمیشہ یہاں آتے جاتے رہتے تھے۔^۲

شمالی افریقہ اور مراکش کے سب سے مشہور بندرگاہ کا نام بجایہ تھا، یہ افریقہ (الجیریا اور تونس) اور مغرب (مراکش) کے بیچ میں بحر روم کے افریقی ساحل پر واقع تھا، یہ پہلے صرف معمولی بندرگاہ تھا، سنہ ۵۴۵۷ء میں ناصر بن علناس نے اس کو مناسب بحری موقع سمجھ کر آباد کیا، اور آخر یہ ایک مہتم بالشان بندرگاہ بن گیا، جہاں سے ہر طرف جہازات جاتے، اور مسافر آتے تھے، (معجم یاقوت)

بجایہ کا شہر ایک ایسے عمدہ موقع پر واقع تھا، کہ اس کو تین طرف سے سمندر گھیرے ہوئے، ملوکِ صہاجہ نے اس کو اپنا پایہ تخت بنایا، یہاں جہازسازی کے دو کارخانے تھے، رومی شہروں پر مسلمانوں کے بحری حملے

^۱ تاریخ فتح اندلس لابن القوطیہ صفحہ ۶۷ مطبوعہ میڈرڈ سنہ ۱۸۶۸ء

^۲ جغرافیۃ ادریسی صفۃ افریقہ و اندلس صفحہ ۱۹۲ مطبوعہ بریل سنہ ۱۸۶۶ء

اسی بندرگاہ سے ہوتے تھے، یہ بہت ہی اہم بندرگاہ تھا، رومیوں کے جہاز ادھر شام اور اودھر انتہائی مملکت روم سے آتے جاتے یہاں ٹھہرتے تھے، اور مسلمانوں کے جہاز مصر، یمن، ہندوستان اور چین وغیرہ کی طرف سے یہاں آتے تھے^۱۔

مراکش کا ایک اور مشہور بندرگاہ سبتہ تھا، جو اندلس کے بالمقابل افریقی ساحل پر واقع تھا، یاقوت نے لکھا ہے کہ یہ دنیا کا سب سے بہتر بندرگاہ ہے،

افریقہ کا سب سے مشہور بندرگاہ جس کو سنہ ۳۰۰ - ۳۰۵ھ میں فاطمی حکومت کے بانی نے بنایا تھا، اس کے ساحل پر جو گودی تیار کی گئی تھی، وہ ایک سخت اور طویل چٹان کو کاٹ کر بنائی گئی تھی۔ اور اتنی بڑی تھی جس میں تیس جہاز یک وقت ٹھہر سکتے تھے، بندرگاہ کے دونوں طرف بڑی بڑی زنجیریں پڑی رہتی تھیں، جب کوئی جہاز اندر لانا چاہتے تھے زنجیر کھول دیتے تھے، اور اسی طرح ڈال دیتے تھے، (معجم یاقوت)

ابو عید بکری (المتوفی سنہ ۴۸۷ھ - ۱۰۹۴ع) نے مسالک و ممالک میں افریقہ کے حسب ذیل بندرگاہوں کے جا بجا نام لائے ہیں۔ اور بعضوں کے حالات لکھے ہیں، 'مرسی' الاندلسین، 'مرسی' تینی، 'مرسی' الثنیہ، 'مرسی' الخراطین، 'مرسی' الخرز، 'مرسی' الدار، 'مرسی' الدجاج، 'مرسی' الذبا، 'مرسی' المدفون، 'مرسی' الراب، 'مرسی' الروم، 'مرسی' الزيتونہ، 'مرسی' مبیہ، 'مرسی' الشجرہ، 'مرسی' عمارة، 'مرسی' القبة، 'مرسی' ماریفن، 'مرسی' ماسین، 'مرسی' مغبیہ، 'مرسی' ملویہ، 'مرسی' منیع، 'مرسی' موسیٰ، 'مرسی' جبل دھران، (مطبوعہ الجزائر سنہ ۱۹۱۱ع)

۱۔ الاستبصار فی عجائب الامصار صفحہ ۲۰-۲۱ مطبوعہ ویانا سنہ ۱۸۵۲ع،

بحر روم میں مسلمانوں کی آمد و رفت کا ایک بڑا سبب حج بھی تھا کہ ہر سال ہزاروں حاجی اندلس و مراکش سے اسکندریہ آتے تھے، اندلس کا مشہور سیاح ابن جبیر جو سنہ ۵۷۸ھ میں اندلس سے اسکندریہ تک جینوا کے ایک جہاز پر آیا تھا، وہ اندلس سے اسکندریہ تک اپنے بحری منازل اس طرح گناتا ہے کہ وہ ۲۸ شوال سنہ ۵۷۸ھ کو سبتہ میں جہاز پر سوار ہوا، اور جزیرہ یابسہ، جزیرہ میورقہ، جزیرہ منورقہ، جزیرہ سردانیہ، جزیرہ سسلی، اور جزیرہ کریٹ سے ہو کر ۲۹ ذیقعدہ سنہ مذکور کو اسکندریہ پہنچا، یعنی یہ منزل اندلس سے لے کر اسکندریہ تک ۲۹ دن میں تمام ہوئی^۱،

برقہ میں طلیمۃ ایک بندرگاہ تھا، جہاں کبھی کبھی جہاز کھڑے ہوتے تھے (یعقوبی صفحہ ۳۴۳)

ابی شریک قیروان بحر روم کے ناکہ پر تھا، حضرت عمر رض کے خاندان کے لوگوں اور دوسرے عرب خاندانوں بلکہ عجمیوں کی بھی آبادیاں تھیں، اسی کے قریب ایک بندرگاہ اقلیبہ تھا، جہاں سے بسلی کے لئے جہاز پر سوار ہوتے تھے^۲،

مصر کے بندرگاہ | مصر کے بحیرہ تینس میں تیسری صدی کے آخر میں بڑے بڑے جہاز چلتے تھے^۳۔ اسی طرح شہر رشید نام ایک بڑی پر رونق آبادی اس زمانہ میں تھی، اس کا ایک بندرگاہ تھا، جس میں سے ہو کر دریائے نیل کا پانی سمندر میں گرتا تھا، اور سمندر سے جہاز اس میں داخل ہو کر نیل میں چلے آتے تھے^۴،

^۱- دیباچہ رحلہ ابن جبیر (گب، صفحہ ۳۵-۳۸) ^۲- کتاب البلدان یعقوبی صفحہ ۳۴۸، ^۳- ایضاً صفحہ ۳۳۸، ^۴- ایضاً صفحہ ۳۳۸،

شہر قوص بمالیک کے زمانہ میں مصر صعید کا بہت بڑا بحری شہر تھا، جنوبی ملکوں سے جہازوں میں جو تاجر دریائے شور سے آتے تھے، وہ یہیں ٹھہرتے تھے، عدن کے تاجر یہیں رہتے تھے۔ بحری تجارت کے سبب سے یہاں بڑی دولت تھی۔^۱

فرما کے پاس قسطیہ ایک پرانی آبادی بحر روم کے ساحل پر ہے، یہاں ایک بندرگاہ تھا۔^۲

دمیاط میں جو ایک طرف دریائے نیل اور دوسری طرف بحر روم سے متصل تھا، بہت بڑا بندرگاہ تھا، یہاں کثرت سے جہاز آتے جاتے تھے یہاں دو برج بنائے گئے تھے، اور ان کے بیچ میں لوہے کی موٹی زنجیر پڑی رہتی تھی، تاکہ اس کے ساحل پر کوئی جہاز سرکاری اجازت کے بغیر لنگر نہ ڈال سکے۔^۳

بحر روم کے جنگی بیڑے | بحر روم کی عرب جہازرانی اور خصوصاً ان کے بیڑوں کا حال سب سے بہتر ابن خلدون نے لکھا ہے، وہ کہتا ہے،
حب عربوں کی سلطنت قائم ہو گئی، اور ان کو اقتدار حاصل ہوا تو ہر پیشہ والے اپنا اپنا ہنر لے کر ان کی خدمت میں حاضر ہوئے، انہوں نے ملاحوں اور جہازرانوں کو نوکر رکھا، ان کی بحری واقفیت اور مشق ترقی کر گئی، ان میں بحریات کے ماہرین پیدا ہوئے، بحری جہاد کا ان کو شوق

۱۔ معجم البلدان یا قوت لفظ قوص، والانیس المفید للطالب المستفید منقول از کتاب زبدۃ کشف الممالک و بیان الطرق والمسالک لخلیل بن شاہین الظاہری مطبوعہ مصر صفحہ ۲۹۹ ۲۔ الانیس المفید صفحہ ۹۹ ۳۔ ایضاً صفحہ ۱۰۰ و ۱۰۱،

ہوا، تجارتی اور جنگی جہازات بنوائے، جنگی بیڑوں کو سپاہیوں اور آلات جنگ سے آراستہ کیا، فوجوں کو سمندروں کی پشت پر سوار کیا، اور ان کو بحر روم کے مقابل کے افرنگی سواحل پر لڑنے کو بھیجا، اور اس غرض کے لئے ان مقامات کو منتخب کیا جو سمندر کے کنارے تھے، جیسے شام، افریقہ، مراکش اور اندلس، خلیفہ عبد الملک نے حسان بن نعمان اپنے والی افریقہ کو حکم دیا کہ ٹونس میں بحری آلات کے لئے دار الصنائع قائم کرے چنانچہ یہیں سے سسلی پر زیادة اللہ بن ابراہیم بن اغلب کے زمانہ میں حملہ ہوا اور وہ فتح ہوا، اور قوصرہ پر قبضہ کیا، ۰۰۰۰۰۰ اس کے بعد افریقہ اور اندلس کے جنگی بیڑے عبیدین اور امویین کی سلطنتوں میں یکے بعد دیگرے مقابل کے سواحل پر حملے کرتے رہتے تھے، عبد الرحمان بن ناصر کے زمانہ میں اندلس کے بیڑے میں تقریباً دو سو جہاز تھے، اور اسی کے قریب قریب افریقہ کے جہازوں کی تعداد تھی، اندلس کے امیر البحر کا نام ابن رماحس تھا، اور ان جہازوں کا مرکزی بندرگاہ بجایہ اور مریہ تھا، اور ہر بندرگاہ کے تمام جہازوں کا ایک افسر اعلیٰ ہوتا تھا، جس کے سپرد تمام جہازوں، اور ملاحوں اور بحری سپاہیوں کی نگرانی ہوتی تھی، ہر جہاز میں ایک رئیس (کپتان) ہوتا تھا، جو ہوا سے اس کی رفتار، ڈانڈوں سے اس کے کھینے اور اس کے لنگر ڈالنے کا نگران ہوتا تھا، اور جب کوئی جنگی صورت پیش ہوتی تھی، تو مقررہ بندر میں حسب ضرورت جہازوں کو یکجا اور تمام سامانوں سے آراستہ کر کے

کسی ایک امیر کی ماتحتی میں روانہ کیا جاتا تھا،

مسلمان اپنے عہد ترقی میں اس بحر روم پر ہر طرف سے پوری طرح قابض تھے، اور ان کے مقابلہ میں عیسائیوں کے بیڑوں کا کوئی شمار نہ تھا، چنانچہ مسلمانوں نے ہر جگہ بحری فتوحات حاصل کئے، اور سمندر کے اکثر جزایروں کے بادشاہ ہو گئے، جیسے میورقہ، منورقہ، یابسہ، سردانیہ، صقلیہ، قوصرہ، مالٹا، کریٹ، سائپرس، اور دوسرے رومی و فرنکی ممالک،

ابوالقاسم شیعہ اور اس کے فرزند مہدیہ سے اپنے بیڑوں کو لے کر نکلتے تھے، اور جینوا کے ساحلی شہر پر حملہ کرتے تھے، اور کامیاب واپس آتے تھے، مجاہد عامری جو دانیہ کا رئیس اور ملوک طوائف میں سے ایک تھا، اس نے سنہ ۵۴۰۵ھ میں اپنے بیڑوں سے سردانیہ کو فتح کیا، جس کو عیسائیوں نے اب واپس لے لیا، مسلمان اس زمانہ میں اس سمندر پر قابض تھے، اور ان کے جہاز آتے جاتے رہتے تھے، اور اسلامی لشکر اس سمندر کو جہازوں میں بیٹھ کر سسلی سے براعظم کے شمالی حصہ میں جاتے تھے، اور شاہانِ فرننگ کے ملکوں پر حملے کرتے تھے، جیسا کہ بنی حسین شاہانِ سسلی کے زمانہ میں ہوا، اس زمانہ میں تمام عیسائی قومیں اپنے بیڑوں کو سمندر کے شمالی و مشرقی جانب میں فرنگستان اور سلافتان کے سواحل پر لے گئیں، اسلامی بیڑے اُن پر اس طرح ٹوٹ کر گرتے تھے، جیسے شیر اپنے شکار پر گرتا ہے، پورا سمندر

مسلمانوں کے جہازوں سے بھرا تھا، اور صلح و جنگ کے لئے راستوں میں ان کی آمد و رفت لگی رہتی تھی، اور عیسائیوں کا ایک تختہ بھی اس سمندر میں نہ تھا، عید میں کو جب زوال اور کمزوری لاحق ہوئی تو عیسائی چیرہ دست ہوئے، مصر و شام کے سواحل پر قابض ہو گئے، اور اسلامی بیڑے موقوف ہو گئے۔»

لیکن سلطان صلاح الدین بے جب عیدین کا خاتمہ کیا، اور عیسائیوں کو مصر اور شام سے دور کیا، تو اس نے جہازوں کی طرف بھی توجہ کی، چنانچہ شامی سواحل میں طلاہ گردی اور دشمنوں کے جہازوں کا مقابلہ اس نے جس طرح کیا ہے، اسکا حال عماد کاتب نے الفتح القسی فی الفتح القدسی میں لکھا ہے، ایک جگہ لکھتا ہے کہ

اسکندریہ کے حکام کو لکھا گیا کہ بڑے جہازوں میں رسد کا سامان بھیجا جائے اور ان پر بہادر تیر انداز مقرر کئے جائیں، جب وہ شام کے سواحل پر نظر آئے تو عیسائی جہازوں نے ان کو ہر طرح سے گھیر لینا چاہا، مگر اسلامی جہاز نہایت بہادری سے لڑتے ہوئے ساحل تک پہنچ گئے،» (ص ۲۸۴)

بہر حال اس کے بعد ابن خلدون لکھتا ہے، کہ عیدین کے زوال کے بعد اُن اطراف میں اسلامی جہازوں کی حالت بھی سقیم ہوگئی، اور صرف افریقہ اور مراکش میں جہازوں کا انتظام بدستور قائم رہا، اور اُن کی قوت کو کوئی صدمہ نہیں پہنچا، چنانچہ

لمتوہ کے عہد تک عربی بیڑے کے قائد جزیرہ قادس کے رؤسا، بنی میمون تھے، اور انہی سے موحدین کی سلطنت کے فرمانروا عبدالعومن نے لیا، اور اندلسی اور افریقی سواحل پر ان کے بیڑوں کی تعداد سو ہو گئی، چھٹی صدی ہجری میں جب موحدین کی سلطنت کمال عروج پر تھی اور اندلس و مراکش دونوں پر ان کا قبضہ تھا تو انہوں نے اپنے جنگی جہازوں کو متحد ترقی دی، جس کی نظیر نہیں، ان کے بیڑوں کا افسر اعلیٰ احمد صقلی (مسلسلی کا باشندہ) تھا،»

اصطخری جو چوتھی صدی کے بیچ میں تھا اور بحر روم میں اندلس اور مسلسلی تک جا چکا تھا، کہتا ہے، کہ

»تمام سمندر میں اس سمندر (بحر روم) سے زیادہ کوئی خوبصورت نہیں کہ اس کے دونوں طرف برابر برابر سے غیر منقطع آبادیاں ہیں۔ اور اس میں مسلمانوں اور رومیوں کے جہاز آتے جاتے ہیں، ہر فریق ایک طرف سے دوسری طرف جاتا ہے، اور اکثر اس میں مسلمانوں اور رومیوں کی فوجوں کی مڈ بھیڑ جہازوں میں ہو جاتی ہے، اور ہر فریق کے سو سو بلکہ اس سے زیادہ جنگی جہاز جمع ہو جاتے ہیں، اور سمندر میں ان کی لڑائی ہوتی ہے،« صفحہ ۷۱

الغرض بحر روم کے دونوں ساحلوں میں عربوں کی آمد و رفت تھی، وہ افریقی ساحل میں ایک طرف اندلس اور طنجه تک پہنچ کر مغربی اور جنوبی افریقہ تک چلے جاتے تھے، اور دوسری طرف وہ

ایشیائے کوچک، قسطنطنیہ اور جزائر کو طے کر کے، سسلی، اٹلی، اور فرانس تک پہنچتے تھے، اور کیا آج کوئی اس کو مانے گا، کہ جس طرح اسپین کے بحری صدر دروازہ جبرالٹر کی اصل جبل الطارق ہے، اسی طرح فرانس کے مشہور ترین بندرگاہ مرسیلیا کی اصل «مرسیٰ علی» ہے، یہ نام ادریسی کے جغرافیہ میں ملتا ہے، اس مختصر بیان کے بعد جس کی تفصیل کا یہ موقع نہیں، انسائیکلو پیڈیا آف اسلام کے ایک فاضل مضمون نگار مارٹن ہارٹ مین (Martin Hart Man) کی اس تحقیق سے جس کو اُس نے اپنے مضمون «چین» میں ظاہر کیا ہے، کوئی منصف مزاج مورخ اتفاق کر سکتا ہے؟

«اسلام عام طور سے دریا سے خائف رہا ہے، دریا پر کافروں کے تسلط سے یہ شروع ہی سے متاثر ہے، اور اُن کے تسلط کے مقابلہ کی اس نے کوئی کوشش نہیں کی، جب ہم مسلمانوں کو دریائی حملے کرتے ہوئے پاتے ہیں تب یہ معلوم ہوتا ہے کہ وہ اکثر شکستہ ہوتے رہے ہیں، رومیوں پر جتنے حملے انہوں نے کئے، وہ سب بیکار گئے۔»

اگر مسلمان قوموں میں سے ترکوں کے بحری مجاہدات بھی اس مقالہ کا موضوع ہوتا تو مقالہ نگار موصوف کی تحقیق کی حقیقت اور بھی برملا ظاہر ہو جاتی ہے،

سمندروں کا علم | علم اور تمدن کے شروع میں قومیں اپنے آس پاس کے دریاؤں میں جب قدم رکھتی تھیں تو یہ خیال کرتی تھیں کہ ہر سمندر دوسرے سے الگ اور مستقل ہے^۱، اس سلسلہ میں سب سے بڑا

۱۔ مروج الذهب جلد صفحہ ۳۷۲ واحسن التقاسیم لبشاری صفحہ ۱۶ - ۱۷

انکشاف یہ ہے کہ یہ سمندر باہم ایک مشترک بحری دنیا ہیں، جو ہندوستان و چین و فارس و روم شام میں درحقیقت منقسم نہیں، بلکہ پانی کا ایک ہی عظیم الشان دائرہ ہے، جو ان سب ملکوں کو محیط ہے،

ہم کو معاموم نہیں کہ عربوں کو اس حقیقت کا علم کب ہوا، لیکن سنہ ۲۲۵ ھ میں موجود ایک عرب جہاز راں سلیمان کا دعویٰ ہے کہ اس سے پہلے اس کا علم کسی کو نہ تھا، وہ کہتا ہے،

و ما حدث فی زماننا	اور ان امور سے جو ہمارے زمانہ
هذا ولم يعرف من تقد منا	میں ہوا، اور پہلوں کو معلوم نہ
انه لم یکن یقدر ان البحر	تھا یہ ہے کہ اسکا اندازہ نہیں
الذی علیہ بحر الصین و	کیا جاتا تھا کہ بحر چین و
الهند یتصل بحر الشام	ہند، بحر شام، (روم) سے ملا
ولا یقوم فی انفسهم، حتی	ہوا ہے، اور نہ اسکا خیال اگلے
کان فی عصرنا هذا فانه	ملاحوں کو ہوا تھا، یہاں تک
بلغنا انه وجد فی بحر الروم	کہ ہمارے زمانہ میں یہ مسئلہ
خشب مراکب العرب	ثابت ہو گیا، کیونکہ ہم کو
المخروزة التي قد تکسرت	یہ خبر ملی کہ بحر روم میں
با هلبا فقطعها الموج و	عربوں کے ان سیٹے ہوئے
ساقطها الریاح با مواج	جہازوں کے تختے جو ٹوٹ
البحر فقد فته الی بحر الخزر	گئے تھے، اور موجوں نے
ثم جرى فی خلیج الروم و	انکے ٹکڑے کر دیئے تھے،
نفذ منه الی بحر الروم	ہواؤں نے سمندر کی موجوں
والشام فدل هذا علی	کے ساتھ ان کو بحر خزر

ان البحر يدور على الصين
والسيلا وظهر بلاد الترك
والخزر ثم يصب في الخليج
ويفضى الى بلاد الشام
وذلك ان الخشب المخروز
لا يكون الا لمرآكب سيراف
خاصة ومراكب الشام والروم
مسمورة غير مخروزة وبلغنا
ايضاً انه وجد ببحر الشام
عنبر وهذا من المستنكر
والم يعرف في قديم الدهور
ولا يجوز ان كان ما قيل
حقاً ان يكون العنبر
وقع الى بحر الشام الا من
عدن وقلزم وهو البحر
الذى يتصل بالبحار التي
يكون فيها العنبر لان الله
جل ذكره قد جعل الله بين البحر
بن حاجرآ (ارض السويس)
بل هو ان كان صحيحاً ما يقذفه
بحر الهند الى سائر البحار
واحد بعد واحد حتى يفضى
به الى بحر الشام

میں ڈال دیا اور وہاں سے
وہ بہکر خلیج روم میں آئے ،
اور اس سے نکل کر روم و
شام کے سمندر میں ، اس
سے ثابت ہوا کہ سمندر چین
اور سیلا اور ترکستان اور
خزر کی پشت پر گھوما ہے ،
پھر خلیج (روم) میں گرا ہے ،
اور پھر ملک شام تک پہنچا
ہے ، اور یہ اس لئے معلوم
ہوا کہ سٹے ہوئے تختے
صرف سیراف کی کشتیوں
میں مخصوص ہیں ، اور شام و
روم کی کشتیاں سی ہوئی
نہیں ، بلکہ کیلوں سے جڑی
ہوتی ہیں اور یہ بھی ہم کو
معلوم ہوا کہ بحر روم میں عنبر
پایا گیا ، اور یہ نا معلوم بات
تھی ، اور قدیم زمانہ میں غیر
معروف تھی ، اگر یہ خبر
سچ ہے تو یہی ہو سکتا
ہے کہ یہ عنبر عدن سے
آیا ہو ، اور بحر احمر
کو اون دریاؤں سے ملا ہو

سے جن میں عنبر پیدا ہوتا ہے۔
 لیکن بحر احمر اور بحر روم
 کے درمیان خدا نے دیوار
 قائم کر دی ہے، (یہ سویس
 ہے، جس کو کھود کر اب
 نہر بنا دیا گیا ہے) اس لئے
 اگر وہ عنبر والا واقعہ صحیح
 ہے، تو یہی ہو سکتا ہے کہ
 اس عنبر کو بحر ہند نے
 دوسرے سمندروں میں پھینکا
 ہے، اور ایک سمندر سے
 دوسرے سمندر میں ہوتے
 ہوئے بحر روم تک پہنچا،

(۸۹ مطبوعہ پیرس)

سلیمان نے جو پہلا راستہ بتایا ہے وہ بحر ہند سے بحر چین، بحر
 الکاہل، بحر بیرنگ ہو کر قطب شمالی کے منجمد برفستانی سمندر آرکٹک
 سے گذر کر اٹلانٹک پار کر کے جبل الطارق (جبرالٹر) سے مڑ کر بحر
 روم میں داخلہ کا ہے، لیکن دوسرا راستہ جو بحر ہند کے عنبر کے بحر
 روم میں پہنچ جانے کے لئے وہ بتاتا ہے، وہ زیادہ آسان اور کھلا ہوا
 ہے، اور وہ یہی ہے کہ بحر ہند سے بحر بربرا ہو کر بحر محیط میں اور
 بحر محیط سے جبل الطارق سے ہو کر بحر روم میں، بہر حال سلیمان کے
 اس صحیح قیاس سے یہ اندازہ ہوتا ہے کہ وہ دنیا اور سمندر کے نقشہ
 کو صحیح سمجھ رہا تھا، بعد کے جہازرانوں نے افریقہ کے سواحل کے
 راستہ بحر روم میں چلے جانے کو اور زیادہ وضاحت سے بیان کیا ہے،
 چنانچہ ابن واضح یعقوبی جو سلیمان کے پچاس برس بعد ہوا ہے

اپنے جغرافیہ کتاب البلدان کے خاتمہ میں مراکشی ساحل کے شہر سوس
 اقصیٰ کے ذکر میں کہتا ہے کہ یہاں ساحل پر ایک مسجد بھلول ہے
 و یلقى البحر عند مسجد بھلول اور سمندر اسی مسجد بھلول
 المراكب الحیطية التي تعمل، کے سامنے ان ڈوریوں والے
 بالابلۃ التي یركب فیہا الی جہازوں کو لا کر ڈال دیتا ہے
 الصين (۲۶۰ لیڈن) جو ابلہ (خلیج فارس) میں
 بنتے ہیں، اور جن میں چین
 کا سفر کیا جاتا ہے،

اسی قسم کا بیان مسعودی (سنہ ۳۰۳ ھ) نے مروج الذهب میں کیا ہے
 (جلد اول صفحہ ۲۶۵)

اس کے بعد حکیم ابو ریحان بیرونی المتوفی سنہ ۴۴۰ ھ نے یاقوت کے
 بقول سمندروں کا سب سے بہتر نقشہ کھینچا ہے، کہتا ہے :

اما البحر المحيط الذی فی مغرب آباد دنیا کے مغرب میں اور
 المعمورة و علی ساحل بلاد طنجة طنجة اور اسپین کے سواحل
 و الاندلس فانه سمی البحر پر جو بحر محیط ہے، اسی کا
 المحيط و سماہ اليونانیون نام بحر محیط ہے، جس کو
 اوقیانوس و لایلجج فیہ انما یونانی اوقیانوس کہتے ہیں، اس
 یسلک بالقرب من ساحله و کے بیچ میں نہیں گھسا جاتا،
 هو یتمد من عند هذه البلاد صرف اس کے سواحل کے
 نحو الشمال علی محاذاة ارض کنارے کنارے جہاز چلتے ہیں
 الصقالبة و یشخرج عنه خلیج وہ ان ملکوں سے شمال کی
 عظیم فی شمال الصقالبة و یمتد طرف صقالہ (سلاد) کے ملک
 الی قرب ارض بلغار بلاد کی طرف چلتا ہے، اور اس
 المسلمین و یعرفونه ببحرورنگ سے صقالہ کے شمال میں

ایک بڑی کھاڑی نکلتی ہے ، اور وہ بلغار کے اسلامی ملک کے قریب تک جاتی ہے ، اور اس کا نام دریاۓ بیرنگ ہے ۔ اور اسی بیرنگ کے نام سے ایک قوم اس کے ساحل پر آباد ہے ، پھر یہ سمندر اُن کے پیچھے مشرق سے کہ اسکے ساحل اور اقصائے ملک اتراک کے درمیان کچھ زمین اور پہاڑ ہیں جو ویران ہیں ، اور جن میں چلتا راستہ نہیں ، اور نامعلوم ہیں ۔۔۔۔۔۔ اب سرزمین طنجه سے جنوب کی طرف مغربی بحر محیط کا پھیلاؤ ، تو مغربی سودان (افریقہ) سے ان پہاڑوں کے پیچھے جن کو کوہ قمر کہتے ہیں ، اور جن سے مصر کے دریاۓ نیل کا سر چشمہ نکلتا ہے اور اس میں چلنے میں بہت پانی ملتا ہے ، جس میں جہاز سلامت نہیں رہتا ، بحر محیط ، مشرق کی طرف چین کی انتہائی سرزمین

وہم امة علی ساحله ثم ینحرف وراء ہم نحو المشرق و بین ساحله و بین اقصی ارض الترتک ارضون و جبال مجہولہ خربہ غیر مسلوکة و اما امتداد البحر المحيط الغربی من ارض طنجه نحو الجنوب فانه ینحرف علی جنوب ارض سودان المغرب و راء الجبال المعروفة بجبال القمر التي تتبع منها عیون نیل مصروفی سلوکہ غزر لا تنجو منه سفینة و اما البحر المحيط من جهة الشرق وراء افاصی ارض الصين فانه ایضاً غیر مسلوک و ینشعب منه خلیج یکون منه البحر الذی یسمی فی کل موضع من الا رض التي تحاذیه فیکون ذلک اول البحر الصين ثم الهند و خرج منه خلجان عظام یسمی کل واحد منها بحر اعلی حدة و الخلیج الآخر المقدم ذکره هو المعروف بحر البریۃ یمتد من عدن الی سفالته الزنج

ولا يتجا وزها مركب معزم
المخاطرة فيه و يتصل بعدها
ببحرا و قيا نوس المغربی،
(مقدمه معجم البلدان یا قوت
صفحہ ۱۹۱ و ۲۰، مصر)
کے پیچھے سے جاتا ہے، یہ
راستہ بھی چلتا نہیں ہے،
(غرض) اسی طرح بحر محیط
سے جو دریا نکلتا ہے وہ اس
ملک کی مناسبت سے جس
کے سامنے وہ نکلتا ہے، اس
دریا کا نام رکھ دیا گیا ہے،
تو پہلے بحر چین، پھر بحر
ہند، اور اس سے بڑی بڑی
کھاڑیاں نکلی ہیں، جن میں
سے ہر ایک کا الگ الگ دریا
نام ہے، ۰۰۰۰ دوسری کھاڑی
جسکا پہلے ذکر ہوا، بحر بر
برا ہے، جو عدن سے زنج
تک ہے، اس سے آگے حجاز
عموماً نہیں جاتے کہ اسمیں
بڑے خطرے ہیں، اور دریا
اس کے بعد مغربی بحر محیط
سے جا کر مل جاتا ہے،

ابو حامد اندلسی نامی مشہور سیاح عالم المتوفی سنہ ۵۶۵ اپنی
کتاب تحفة الالباب میں سمندر کی وحدت کے مسئلہ کو سب سے
زیادہ واضح کر کے بیان کرتا ہے،

اعلم ان البحر المحيط الذی
احاط بال دنیا و الارض فی
جانو کہ محیط جو دنیا کو
گھیرے ہے، اور زمین سمندر

وسط البحر كالكرة في غدیر ماء و هو البحر الاسود الذی يعرف ببحر الظلمات لاندخله السفن و بحر الهند خلیج منه و بحر الصين خلیج منه و بحر القلزم خلیج منه و بحر فارس خلیج منه یمتد بعضه الی البصرة الی عبادان و سیراف و کرمان و الحرین و جزیرة قیس و السدیل الی بلاد الحبشة الی الزنج والی سرندیب والصولیان، وکل هذه البحار الی ذکر تھا و ما لم اذکرها انما اصلها من البحر الاسود الذی یقاله البحر المحیط، (صفحہ ۹۱ و ۹۲ مطبوعہ پیرس)

* کے بیچ میں اس طرح ہے جیسے گیند تالاب میں، یہ وہ سیاہ سمندر ہے جسکا نام بحر ظلمات ہے جس میں جہازات نہیں جاتے، اور بحر ہند اس کی ایک کھاڑی ہے، بحر چین اس کی ایک شاخ ہے، بحر احمر اس کی ایک خلیج ہے، بحر فارس اس کا ایک حصہ ہے، وہی سمندر ہے جو بصرہ، عبدان، سیراف کرمان، بحرین، جزیرہ قیس دیبل حبشہ، زنج، سراندیب چولیان تک، یہ تمام دریا جنکا نام میں نے لیا، اور جن کا نہیں لیا، ان سب کی اصل وہی سیاہ سمندر ہے، جس کو بحر محیط کہتے ہیں،

لیکن ہمارے نزدیک سمندروں کی سب سے صاف اور روشن تصویر ابو الفداء المتوفی سنہ ۷۲۵ ھ نے، اور اس سے زیادہ ابن خلدون (المتوفی سنہ ۸۰۸ ھ) نے، کھینچی ہے ابو الفداء کا بیان حسب ذیل ہے،

ان جانب المحيط المغربی الذی علی ساحله بلاد المغرب یسمى مغربی بحر محیط کا وہ حصہ جس کے ساحل پر مراکش

و اوقیانوس واقع ہیں، اوقیانوس کہلاتا ہے، اور اس میں جزائر خالدا ت ہیں، اور وہ جزائر اس سمندر میں ساحل سے چند درجے دور ہیں۔ یہ بحر محیط مراکش کے سواحل سے لمبا ہو کر جنوب کی طرف جاتا ہے، یہاں تک کہ صحرائے لئوٹونہ یعنی بربر کے صحراؤں سے جو ملک بربر اور ملک سودان کے بیچ میں ہے، آگے بڑھتا ہے، پھر جنوب کی طرف ویران، غیر آباد اور نہ چلے ہوئے قطعات سے گذر کر خط استواء تک پہنچتا ہے، پھر وہ مشرق میں کوہ قمر کے پیچھے سے جس میں سے مصر کا دریائے نیل نکلا ہے، وہ مڑتا ہے، تو یہ سمندر خشکی سے جنوب کی طرف جاتا ہے، پھر مشرق کی طرف افریقہ کی سمت ویران زمین کے پیچھے سے پھیلتا ہے پھر مشرق اور شمال

اوقیانوس، وفيہ الجزائر الخالدات وهي واغلبة فيه عن ساحله درجات۔۔۔۔ والبحر المحيط المذكور ياخذ في الامتداد من سواحل المغرب الاقصى على جهة الجنوب حتى يتجاوز صحراء لئوٹونہ، وهي براري للبربر، بين طرف بلاد البربر وبين اطراف بلاد السودان ثم يمتد جنوباً على اراضى خراب غير مسكونة ولا مسلوكة حتى يتجاوز خط الاستواء في الجنوب عنه، ثم يعطف على جهة الشرق وراء جبال القمر التي منها منابع نيل مصر فيصير البحر المذكور جنوباً عن الارض، ثم يمتد مشرقاً على اراضى خراب وراء بلاد الزنج ثم يمتد مشرقاً وشمالاً حتى يتصل ببحر الصين والهند وهنالك بلاد الصين، ثم ينعطف في شرقي الصين الى جهة الشمال ثم يمتد شمالاً على شرقي بلاد الصين، حتى

میں چل کر بحر چین اور بحر ہند سے مل جاتا ہے، پھر مشرق کی طرف چلتا ہے، یہاں تک کہ زمین مشرقی کھلی ہوئی آخری خشکی کے مقابل ہوتا ہے، یہاں چین کا ملک ہے، پھر چین کے مشرق سے شمال کی طرف مڑتا ہے، پھر شمال سے چین کے مشرق کی طرف چلتا ہے، یہاں تک کہ ملک چین سے آگے بڑھتا ہے اور یاجوج و ماجوج کی دیوار کے مقابل ہوتا ہے، پھر مڑتا ہے، اور نامعلوم زمین پر گھومتا ہے اور مغرب کی طرف بڑھتا ہے، اور زمین سے شمال کی سمت میں ہوتا ہے، اور ملک اسکے بالمقابل ہو کر آگے مغرب اور جنوب کی طرف مڑتا ہے، اور زمین پر گھوم جاتا ہے، اور مغرب کی طرف سے ہو کر کفار (فرنگ) کی مختلف قوموں کے سواحل سے گذرتا اور ملک روم (اٹلی) کے مقابل

یتجاوز بلاد الصين ويسامت سد ياجوج وماجوج، ثم يتعطف ويستدير على اراض غير معلومة الاحوال ويمتد مغربا ويصير في جهة الشمال عن الارض ويسامت بلاد الروس ويتجاوزها ويعطف مغربا وجنوبا ويستدير على الارض ويصير من جهة الغرب ويمتد على سواحل امم مختلفة من الكفار (الافرنج) ويسامت بلاد رومية عن غربيها ثم يمتد جنوبا ويتجاوز بلاد رومية الى مسامتة البلاد التي بين رومية وبين الاندلس حتى يتجاوزها على سواحل الاندلس، ثم يمتد على غربي الاندلس جنوبا حتى يتجاوز الاندلس ويسامت سبتة من بر العدوة من حيث ابتداءنا، (تقويم البلدان صفحة ۲۰)

ہوتا ہے اور بلاد روم سے
 آگے بڑھ کر ان ملکوں کے
 مقابل ہوتا ہے جو رومہ اور
 اندلس (اسپین) کے درمیان
 ہیں، یہاں تک کہ اندلس کے
 ساحل سے بڑھتا ہے، پھر
 اندلس کے مغرب سے جنوب
 ہو کر اندلس سے آگے بڑھتا
 ہے، اور سبتہ کے مقابل
 ہوتا ہے، جہاں سے ہم نے
 اس کا آغاز کیا تھا،

علامہ ابن خلدون نے مقدمہ میں سمندروں کے حالات پر جو مفصل

مضمون لکھا ہے وہ یہ ہے :-

قالوا ان هذا البحر المحيط
 يخرج منه من جهة المغرب في
 الاقليم الرابع البحر الرومي
 المعروف بیده في خليج متضائق
 في عرض اثني عشر ميلاً او
 نحوها ما بين طنجة وطريف
 ويسمى الزقاق، ثم يذهب
 مشرقاً وينفسح الى عرض
 ستمائة ميل ونهايته في آخر
 الحزب الرابع من الاقليم الرابع
 على الف فرسخ ومائة وستين

جغرافہ دانوں نے کہا : بحر
 محیط سے مغرب کی سمت
 میں چوتھی اقلیم میں بحر روم
 نکلا ہے، یہ ایک تنگ خلیج
 سے جو بارہ میل کے قریب
 چوڑی ہے، طنجه اور طریف
 کے بیچ سے نکلی ہے، اور
 اس تنگ خلیج کا نام زقاق
 ہے، پھر یہ بحر روم مشرق
 کی طرف جاتا ہے اور چھ
 سو میل چوڑا ہو جاتا ہے، اور

اس کا خاتمہ اقلیم چہارم کے چوتھے حصہ میں آغاز سے لیکر یہاں تک ایک ہزار ایک سو ساٹھ فرسخ پر ہوتا ہے، اور یہیں اس کے کنارے پر ملک شام کے سواحل ہیں، اور اسی کے جنوب کی سمت میں مغرب (شمالی افریقہ) کے سواحل ہیں، جن کا آغاز (تنگ) خلیج کے پاس ہے، پھر افریقہ ہے، پھر برقہ، اسکندریہ تک، اور شمال کی طرف قسطنطنیہ کے سواحل ہیں، خلیج کے پاس پھر بنادقہ (وینس) پھر رومہ (اٹلی) پھر فرنگستان پھر اندلس، طریف تک زقاق کے پاس، طنجه کے سامنے اور اس کا نام بحر روم اور شام ہے، اور اس میں بہت سے بڑے آباد جزیرے ہیں، جیسے کریٹ، سائپرس، سسلی میورقہ، سردانیہ اور دانیہ، جغرافیہ دان کہتے ہیں: اور اس بحر روم سے شمال

فرسخا من مبدئہ وعلیہ ہنالک سواحل الشام وعلیہ من جہۃ الجنوب سواحل المغرب، اولہا طنجه عند الخلیج ثم افریقیۃ، ثم برقة الی الاسکندریۃ، ومن جہۃ الشمال سواحل القسطنطنیۃ عند الخلیج، ثم البنادقۃ، ثم رومۃ، ثم الافرنجیۃ، ثم الاندلس الی طریف عند الزقاق قبالة طنجه ویسمی هذا البحر الرومی والشامی وفیہ جزر کثیرۃ عامرۃ کبار مثل اقربطش وقبرص وصقلیۃ ومیورقۃ وسردانیۃ ودانیۃ. وقالوا او ینخرج منه فی جہۃ الشمال بحران آخران من خلیجین احدہما مسامت للقسطنطنیۃ یدۡ من هذا البحر متضائقاً فی عرض رمیۃ السہم ویمر ثلاثۃ بحار فتصل بالقسطنطنیۃ ثم ینفسح فی عرض اربعۃ امیال ویمر فی جریہ ستین میلا ویسمی خلیج القسطنطنیۃ ثم ینخرج من

میں دو سمندر، دو خلیج سے اور نکلتے ہیں، ایک قسطنطنیہ کے مقابل ہے، وہ بحر روم سے ایک تیر کے پھینکے بھر کی مسافت سے تنگ عرص میں نکلتا ہے، اور تین دریا ہو کر نکلتا ہے، تو قسطنطنیہ سے مل جاتا ہے، پھر چار میل عرض میں بڑھ جاتا ہے، اور ساٹھ میل تک بہتا ہے، اس کا نام خلیج قسطنطنیہ ہے، پھر وہ ایک دہانہ سے جو چھ میل چوڑا ہے نکل کر بحر یطس (بحر اسود) کا معاون ہو جاتا ہے اور یہ دریا یہاں سے کج ہو کر یورپ کی طرف جاتا ہے، اور زمین کے بریقہ سے گذرتا ہے، اور ملک خزر پر جا کر ختم ہوتا ہے، اور یہ دہانہ سے لیکر یہاں تک ۱۳ سو میل ہے، اور اس دریا کے دونوں طرف رومی، ترک، برجان، روس وغیرہ کی قومیں

فوتہ عرضہا ستہ امیال فیمد بحر یطس وهو بحر ینحرف من هناک فی مذہبہ الی ناحیۃ الشرق فیمر بارض ہریقلۃ وینتہی الی بلاد الخزریۃ علی الف وثلاثمایۃ میل من فوتہ وعلیہ من الجانبین امم من الروم والترک وبرجان والروس، وبحر الثانی من خلیجی هذا البحر الروسی وهو بحر البنادقہ ینخرج من بلاد الروم علی سمت الشمال فاذا انتہی الی سمت الجبل انحرف فی سمت المغرب الی بلاد البنادقۃ والرم وغیرہم امم ویسمی خلیج البنادقۃ، وقالو ادینساح من هذا البحر المحيط ایضاً من الشرق علی ثلاث عشرة درجۃ فی الشمال من خط الاستواء بحر عظیم متسع یمر الی الجنوب قلیلاً ینتہی الی الاقلیم الاول ثم یمر فیہ مغرباً الی ان ینتہی فی الجزء الخامس منہ الی بلاد

الحبشة والزنج والى بلاد
باب المندب منه على اربعة
آلاف فرسخ وخمسمائة فرسخ
من مبدئه ويسمى البحر
الصينى والهندي والحبشى،
وعليه من جهة الجنوب بلاد
الزنج وبلاد بربر (بربرا؟)
التي ذكرها امرء القيس في
شعره وليسوا من البربر الذين
هم قبائل المغرب، ثم مقدشوا
ثم بلد سفالة وارض الواق واق-
وامم اخريليس بعدهم الا القفار
والخلاء، وعليه من جهة الشمال
الصين من عند مبدئه ثم الهند
ثم السند ثم سواحل اليمن
من الاحقاف والزييد وغيرها
ثم بلاد الزنج عند نهايته وبعد
هم الحبشة، وقالوا ويخرج من
هذا البحر الحبشى بحران آخران
احد هما يخرج من بلاد نهايته
عند باب المندب فييد متضائفا
ثم يمر مستجرا الى ناحيته

آباد ہیں، اور اس بحر روم
کی دوسری خلیج سے دوسرا
سمندر شروع ہوتا ہے جسکا
نام بحر بنادقہ ہے، جو شمال
کی طرف ملک روم (اٹلی)
سے چلتا ہے، اور جب پہاڑ
کی سمت تک پہنچتا ہے تو
مغرب کیطرف بنادقہ (وینس)
اور روم وغیرہ قوموں کے ملکوں
کیطرف مڑ جاتا ہے، اور
اسکا نام خلیج وینس ہے،
جغرافیہ داں کہتے ہیں کہ
اس بحر محیط سے نکل کر
پورب میں تیرہ درجہ پر، خط
استواء کے شمال میں ایک
اور وسیع سمندر بہتا ہے،
جو کسی قدر جنوب کی طرف
گذرتا ہے، یہاں تک کہ پہلی
اقلیم تک ختم ہوتا ہے، پھر
اسی اقلیم میں پچھم رخ چلتا
ہے، یہاں تک کہ اس اقلیم کے
پانچویں جزء میں ملک حبشہ

الشمال و مغرباً قليلاً الى ان ينهى الى مدينته القلزم في الجزء الخامس من الاقليم الثاني على الف واربعاً مائة ميل من مبدئه و يسمى بحر القلزم و بحر السويس، و بينه و بين فسطاط مصر من هنالك ثلاث مراحل و عليه من جهته الشرق سواحل اليمن ثم الحجاز و جدة ثم مدين و ايلته و فاران عند نهايته من جهة الغرب سواحل العميد و عيذاب و سواكن و زيلع ثم بلاد الحبشة عند مبدئه و آخره عند القلزم يسامت البحر الرومي عند العريش و بينها نحو ست مراحل و ما زال الملوك في الاسلام و قبله يرومون خرق ما بينهما و لم يتم ذلك،

و البحر الثاني من هذا البحر الحبشي و يسمى الخليج الاخضر و يخرج ما بين بلاد السند و الا حفاف من اليمن و يمر الى نهاية الشمال مغرباً قليلاً

اور زنگستان باب المندب تک چلا جاتا ہے، جو شروع سے یہاں تک ساڑھے چار ہزار فرسخ ہے، اور اس کا نام بحر چین، اور بحر ہند اور بحر حبش ہے، اسی کے ساحل پر جنوب کی طرف زنگ اور بربرا کا ملک ہے، جس کا ذکر امراء القیس نے اپنے شعر میں کیا ہے، اور یہ بربرا وہ بربر نہیں ہیں جو مغرب (شمال، افریقہ) کے قبیلوں میں سے ہے، پھر مقد ہشوا ہے، پھر بلد سفالہ ہے، اور ملک واق واق (جاپان؟) ہے اور اسی کے ساحل پر شمال رخ اس سمندر کے آغاز پر چین ہے، پھر ہندوستان ہے، پھر سندھ ہے، پھر (بالمقابل) یمن کے سواحل یعنی احقاف اور زید وغیرہ ہیں، پھر اس سمندر کے اخیر پر ملک زنگ ہے، اور اس کے بعد ملک حبشہ، جغرافیہ دانوں کا بیان ہے کہ اس بحر حبش

الیٰ ان یتھی الیٰ الابلتہ
 من سواحل البصرة فی الجزء
 السادس من الاقليم الثانی
 علی اربع مائة فرسخ واربعین
 فرسخا من مبدئہ ویسمی بحر
 فارس وعلیه من جهة المشرق
 سواحل السند و مکران و
 کرمان و فارس و الابلتہ عند
 نہایتہ، و من جهة الغرب
 سواحل البحرين والیمامتہ
 و عمان والشحر والا حفاف
 عند مبدئہ و فیما بین بحر
 فارس والقلم جزیرۃ الغرب
 کانہا دخلتہ من البر فی البحر
 یحیط بها البحر الجشی من
 الجنوب و بحر القلم من الغرب
 و بحر فارس من الشرق و تفضی
 الی العراق فیما بین الشام و
 البصرة علی الف و خمس مائة
 میل بینہما،^۱

سے دو سمندر اور نکلتے
 ہیں، ایک باب المندب کے
 پاس سے تنگ ہو کر شروع
 ہوتا ہے، پھر شمال کی طرف
 بڑھتا اور پھیلتا ہوا اور کسی
 قدر پیچھم رخ ہو کر شہر
 قلم پر جا کر دوسری اقلیم
 کے پانچویں حصہ میں چودہ
 سو میل پر ختم ہوتا ہے،
 اس کا نام بحر قلم اور بحر
 سویس (اور بحر احمر) ہے،
 اور یہاں سے فسطاط مصر
 تک تین منزلیں ہیں، اور اسی
 کے ساحل پر مشرق کی سمت
 یمن کے ساحل پھر حجاز اور
 جدہ ہیں، پھر مدین، ایلہ
 (عقبہ) اور فاران اس کے
 خاتمہ پر ہیں، اور مغرب طرف
 مصر زیرین کے سواحل اور
 عذاب اور سواکن اور زیلع
 (اریثیریا) پھر ملک حبشہ،
 اس کے شروع پر، اور اس
 کا آخر قلم پر بحر روم کے
 ٹھیک سیدہ میں عریش
 کے پاس ہے، اور

اسلام میں اور اس سے پہلے
 بھی بادشاہوں نے اس درمیان
 کی حائل خشکی (سویس) کو
 کاٹ کر دونوں سمندروں کو
 ملانا چاہا، مگر پورا نہ کر
 سکے ،

اس بحر حبش سے دوسرا
 سمندر جو نکلا ہے اس کا
 نام بحر اخضر ہے جو سندھ
 اور یمن کے احقاف کے درمیان
 ہے ، اور شمال کی انتہا تک
 کسی قدر پچھم ہو کر بصرہ
 کے سواحل میں ابلہ پر دوسری
 اقلیم کے چھٹے حصہ میں
 چار سو چالیس فرسخ پر ختم
 ہوتا ہے ، اور اسکا نام بحر
 فارس ہے ، اور اسی کے ساحل
 پر مشرق رُخ سندھ ، مکران ،
 کرمان ، فارس ہے ، اور خانمہ
 پر ابلہ ہے ، اور پچھم طرف
 بحرین ، یمامہ ، عمان ، اور شہر
 ہیں ، اور احقاف اس کے آغاز
 پر ہے ، اور بحر فارس اور
 قلزم کے درمیان جزیرہ عرب

ہے گویا کہ خشکی کا حصہ
 سمندر میں گھس گیا ہے،
 جزیرہ عرب کو دکھن سے
 بحر حبش، پچھم سے بحر قلزم
 پورب سے بحر فارس گھیرے
 ہے، اور وہ عراق تک شام
 اور بصرہ کے بیچ میں دونوں
 کے درمیان ڈیڑھ ہزار کی
 مسافت پر،

سمندروں کی پیمائش | ابن خلدوں کا سفر اندلس سے مصر اور حجاز تک
 محدود ہے، اُسکا یہ بیان جیسا کہ اس نے تصریح کی ہے، ادریسی
 الموجود سنہ ۵۴۸ھ کے جغرافیہ پر مبنی ہے، ان بیانات میں ایک خاص
 قابل لحاظ بات یہ ہے کہ اس میں سمندروں کا طول مسافت جا بجا مذکور
 ہے، اس قسم کی پیمائش کا ذکر بطلموس کے جغرافیہ میں بھی ہے،
 مگر اس میں یحسد غلطیاں ہیں، عربوں کیے بیانات موجودہ زمانے کی
 تحقیقات سے بہت کم فرق رکھتے ہیں، چنانچہ موسیو ایمان تمدن عرب
 میں لکھتے ہیں،

بطلموس نے شہروں کے جو مقامات دریافت کئے تھے
 اُن میں بڑی غلطی تھی، مثلاً بحر متوسط (بحر روم) ہی
 کے طول میں اس نے چار سو فرسخ کی غلطی کی تھی،
 عربوں نے جو کچھ ترقی جغرافیہ میں کی، اس کے ثبوت
 کے لئے اسی قدر کافی ہوگا کہ ان کے تحقیق کئے ہوئے
 مقامات و امکانہ کا مقابلہ یونانیوں کے ساتھ کیا جائے،

اس مقابلہ سے ثابت ہوگا کہ عربوں کے تحقیق کئے ہوئے عرض البلدوں میں صرف کچھ دقیقوں کا فرق ہے، برخلاف اس کے یونانیوں نے درجوں کی غلطی کی ہیں، طول البلد کی تحقیق میں جو ایسے زمانہ میں جب کہ نہ درست گھڑیاں تھیں، نہ چاند کی حرکت کی صحیح جدولیں، نہایت مشکل تھی، انہوں نے البتہ زیادہ غلطی کی ہے، تاہم دو درجے سے زیادہ غلطی نہیں ہوئی ہے، جو یونانیوں سے بعد اراج کم ہے، مثلاً طنجه کے طول البلد کو اسکندریہ سے حساب کر کے بطلموس نے ۵۳ درجہ اور ۳۰ دقیقہ لکھا ہے، حالانکہ واقعی طول ۳۵ درجہ اور ۴۱ دقیقہ ہے، یعنی بطلموس کی تحقیق میں تقریباً ۱۸ درجہ کی غلطی ہے، عربوں کے نقشوں میں بحر متوسط (بحر روم) کے طول میں طنجه سے طرابلس تک کل ایک درجہ کی غلطی ہے، برخلاف اس کے بطلموس کے نقشے میں اس کو ۱۹ درجہ زیادہ لمبا قرار دیا ہے، جس کی وجہ سے تقریباً چار سو فرسخ کی غلطی واقع ہوئی ہے،^۱

اسی طرح بحر قلزم (بحر احمر) کی جو پیمائش ابن خلدون نے نقل کی ہے، وہ ۱۴ سو میل ہے، اور آجکل کے جدید نقشوں میں اس کی مسافت ۱۲۱۰ میل دکھائی گئی ہے، اس سے اندازہ ہوگا کہ عربوں کی تحقیقات جدید تحقیق سے کس قدر قریب تر ہے،

بحر بیرنگ الاسکا واقع شمالی امریکا اور شمالی روسی ایشیا کے درمیان بحر منجمد میں جو ہلکی سی آبی تحریر ہے، اس کا نام بیرنگ (BERING)

^۱ - تمدن عرب لیان، مترجمہ مولوی سید علی بلگرامی صفحہ ۴۳۰،

ہے، جس کی نسبت یہ سمجھا جاتا ہے کہ یہاں تک انسانوں کے قدم بہت حال زمانہ میں پڑے ہیں، اور اس کو کسی بیرنگ صاحب نے دریافت کیا ہے، یہ مقام قطب شمالی کے بہت قریب ہے اور ہمیشہ برف سے ڈھکی ہوئی ہے، مگر یہ دیکھکر تعجب ہوتا ہے کہ اہل عرب کو اس کی واقفیت تھی،

سلیمان سنہ ۵۲۲۵ ۸۳۹ء نے بحر چین کو جس بحری راستہ سے چین کی پشت پر سے ہو کر ہسپنک اور آرکٹک کو عبور کر کے اٹلانٹک میں آکر بحر روم سے ملایا ہے، اُس سے ظاہر ہوتا ہے کہ وہ اس راستہ سے واقف تھا، یا وہ اس کا تخیل کرتا تھا، ابوالفسدا (سنہ ۵۷۳۲) کا بیان ہے،

ذکر بحر ورنگ۔ لم اجد لهذا	بحر ورنگ کا ذکر۔ میں نے
البحر ذکر آلا فی مصنفات	اس سمندر کا ذکر ابوریحان
ابی الريحان البيروني وفي التذ	بیرونی کی تصنیفات اور نصیر
كرة للنصير فانبته جسما ذكره	طوسی کی تذکرہ کے سوا
البيروني قال بحر ورنگ يخرج	اور کہیں نہیں پایا، اس لئے
من البحر المحيط الشمالی الى	اس کو یہاں ثبت کیا جس
جهته الجنوب وله طول و عرض	طرح کہ بیرونی نے اس کو
صالحان و ورنگ امة على ساحله	بیان کیا ہے، وہ کہتا ہے
	کہ بحر ورنگ شمالی بحر محیط
	سے جنوب کی طرف نکلا
	ہے، اس کی لمبائی اور چوڑائی
	خاصی ہے، اور ورنگ ایک
	قوم کا نام ہے جو اس کے
	ساحل پر آباد ہے۔

(تقویم البلدان صفحہ ۳۵)

ابو ریحان بیرونی کی وفات سنہ ۴۴۰ھ میں اور نصیر طوسی کی سنہ ۶۷۲ھ میں ہے، اس سے اندازہ ہوگا کہ مسلمانوں کی تصانیف میں اس سمندر کا تعارف بیرنگ (ورنگ) کے نام سے بہت قدیم ہے،

ابوریحان کا وطن خوارزم (خیوا) تھا، جس کی سرحد روس تک تھی، اسی زمانہ میں انتہائی روس میں بلغار (موجودہ بلغاریا نہیں) کے بادشاہ نے اسلام قبول کیا تھا، اور خلیفہ مقتدر باللہ عباسی نے ابن فضلان کے زیر سردگی آذربائیجان اور ررس ہوکر بلغار سفارت بھیجی تھی، اور ابن فضلان نے بغداد سے روس و بلغار تک اپنا سفرنامہ مرتب کیا تھا، جس کا مختصر خلاصہ یاقوت نے اپنی معجم میں شامل کیا ہے، پھر وہ غزنین میں اس وقت رہا جب کہ چینی ترکستان تک اس کی سلطنت وسیع تھی، طوسی تاتاریوں کے عہد میں تھا، جب روس کے کونوں سے لیکر بغداد تک اُن کا گذر گاہ تھا، اس لئے بیرونی اور طوسی کی واقفیت بحر ورننگ سے تعجب انگیز نہیں ہے،

خلاصہ یہ ہے کہ بحر عرب سے جو دو راستے بحر محیط میں جاکر بالآخر مل جاتے ہیں، ان دونوں سے عرب واقف تھے، سلیمان نے تیسری صدی کے اوائل میں جو راستہ بتایا ہے، اس کی آواز بازگشت چوتھی صدی کے مشہور عرب بحری سیاح مسعودی کے بیان میں سنائی دیتی ہے، (دیکھو مروج الذهب جلد اول صفحہ ۳۶۵ پیرس) یہ دونوں بحری راستے جن کا نشان عربوں نے دیا ہے، حسب ذیل ہیں،

۱۔ بحر عرب سے بحر چین، وہاں سے شمالی پیسفک سے گذر کر، بیرنگ سے نکل کر اس کی پشت سے ہوتے ہوئے آرکٹک سے پار ہوکر اطلانتک میں آکر آبائے طارق سے گذر کر بحر روم؛

۲۔ دوسرا راستہ بحر ہند ہوکر حبش، پھر بحر زنج و بزیر جس کو

آجکل موزیق چینل کہتے ہیں، اور راس امید ہو کر، جنوبی افریقہ کے سواحل سے گذر کر آبائے طارق کے ذریعہ بحر اوقیانوس سے بحر روم میں، یہی وہ راستہ ہے جس سے واسکو ڈی گاما پرتگال سے ہندوستان آیا تھا،

ہر سمندر کے الگ الگ جہازران | مسعودی (سنہ ۳۳۲ ھ) کے بیان سے ثابت ہوتا ہے کہ ہر سمندر کے ماہر اور جہازران الگ الگ ہوتے تھے، بحر روم کے ماہرین کے متعلق وہ اپنے زمانہ کا چشمدید حال بیان کرتا ہے،

و کذلک شہدت ارباب	اور اس طرح میں نے بحر روم
المراکب فی البحر الرومی من	کے جنگی جہازرانوں کو
الحرية والعمالة وهم النواتية	دیکھا وہ جنگی ہوں یا تجارتی
واصحاب الارجل والرؤساء	ہوں، اور وہ نوتی (ملاح)
ومن یلی تدبیر المراكب والحرب	ہیں، اور جہاز کے نیچے
فیہا مثل لاوی المکنی بابی	کے ملازمین اور افسر اور جو
الحارث غلام زرافة صاحب	جہازوں کے چلانے کا انتظام
طرابلس الشام من ساحل	اور لڑائی کا کام کرتے ہیں
دمشق وذلك بعد الثلاث	جیسے ابو الحارث لاوی،
مائة يعظمون طول البحر	سواحل دمشق کے طرابلس
الرومی وعرضه وكثرة خلجانه	الشام کے والی کا غلام، سنہ
ونشعبه وعلى هذا وجدت	۳۰۰ ھ کے بعد یہ لوگ بحر
عبد الله بن وزیر صاحب	روم کی لمبائی اور چوڑائی،
مدينة جبلة من ساحل حمص	اور اس کی کھاڑیوں اور اس
من ارض الشام ولم یبق فی	کی شاخوں کی کثرت بہت
هذا الوقت وهو سنة اثنين	بتاتے ہیں، اور یہی خیال میں

وثلثین وثلاث مائة البصر منه
 بالبحر الرومی ولا اسن منه
 ولس فی من یرکبه من ارباب
 المراكب من الحرية والعمالة
 الا وهو ینقاد الی قوله ویقرله
 بالبصر والخذق وما هو علیه
 من الديانة والجهاد القديم فيه ،

نے ملک شام کے شہر حمص
 کے ساحل کے امیر کے وزیر
 کے بیٹے عبد اللہ کا پایا ، اور اس
 وقت سنہ ۳۲۲ ھ میں اس سے
 بڑھ کر کسی کو بحر روم سے
 واقف زیادہ نہیں پایا ، اور نہ
 اس سے زیادہ کوئی سن
 رسیدہ ہے ، اس سمندر میں
 جنگی جہاز ہوں ، تجارتی ہوں
 ان کے ملاح اس کی بات پر
 عمل کرتے ہیں ، اور اس کی
 اطلاع و مہارت کے مقسربین ،
 اور وہ اُس کے بحر روم میں
 (یونانیوں سے) معرکہ آرا
 رہنے کے گواہ ہیں ،

(ج ۱ صفحہ ۲۸۲ پیرس)

اسی طرح بحر افریقہ اور بربر کے عرب ماہر جہازرانوں کا حال وہ
 اس طرح لکھتا ہے ،

وارباب المراكب من العمانین
 یقطعون هذا البحر (البحر
 الحبشی) الی جزيرة قبلو
 من بحر الزنج وفی هذه
 المدينة مسلمون بین الکفار
 من الزنج والعمانیون الذی
 ذکرنا من ارباب المراكب

عمان کے جہازراں اس سمندر
 کو بحر زنج میں جزیرہ قبلو
 (مدگاسکر) تک قطع کرتے
 ہیں ، اس شہر میں زنگی کافروں
 کے ساتھ مسلمان بھی رہتے
 ہیں ، اور وہ عمانی عرب
 جہازراں کہتے ہیں ، کہ خلیج

یزعمون ان هذا الخلیج المعروف بالبربری وهم یعرفونه بحر بربرا وبلاد جفونی اکثر فی المسافة عما ذکرناه..... ویزعمون انہ بحر مجنون، وهولاء القوم الذین یرکبوں هذا البحر من اهل عمان عرب من الازد، فاذا توسطوا هذا البحر و حلوا بین ما ذکرنا من الامواج یرفعهم ویخفضهم یر تجزون فی اعمالهم فیقولون، بربرا و جفونی (موزمبیق چینل،) کی مسافت ہماری بیان کردہ مسافت سے زیادہ ہے، اور کہتے ہیں کہ یہ پاگل سمندر ہے، اور یہ لوگ جو اس سمندر میں سوار ہوتے ہیں یہ عمان کے قبیلہ ازد سے ہیں، جب وہ اس سمندر کے منجدھار میں پہنچتے ہیں، اور موجوں میں اترتے ہیں، اور موجیں انکو کبھی اوپر اچھالتی اور کبھی نیچے پٹکتی ہیں، تو جہاز میں کام کرتے ہوئے یہ رجز گاتے ہیں،

بربرا و جفونی و موجک المجنون
جفونی و بربرا و موجہا کماتری

بربرا اور جفونی اور تیرا مجنون طوفان
جفونی اور بربرا اور اسکی موج جیسی ہے،
و منتهی هولاء فی بحر الزنج الی جزیرہ قبلو علی ما ذکرنا و الی سفالة و الواق واق من اقاصی ارض الزنج والا سافل من بحر ہم و یقطع هذا البحر السیرافیون و قد رکبت هذا اور بحر زنج میں ان کی انتہا جزیرہ قبلو ہے، اور سفالہ اور واق واق (جاپان) بلاد زنج کے اخیر حدود اور ان کے سمندر کے نیچے کے ملک، اور اس سمندر کو سیراف

البحر من مدینة صحار من بلاد عمان و صحار قصبۃ بلاد عمان فی جماعۃ من النواخذۃ السیرافین و ہم ارباب المراكب مثل محمد بن الزید بود و جوهر بن احمد المعروف بابن سبرہ و فی هذا البحر تلف و من كان معه فی مركبه و آخر مرة ركبت سنة اربع و ثلث مائة من جزيرة قنبلو الی عمان و ذلک فی مركب احمد و عبد الصمد اخوی عبد الرحیم بن جعفر السیرافی بمیکان و هی محلة من سیراف و فیہ غرقا بمرکبهما و جمیع من كان معهما اعنی احمد و عبد الصمد ابنی جعفر، و كان رکوبی منه آخراً و قدر کت عدۃ من البحار کبحر الصين والروم والخزر و القلزم واليمن و اصابتنی فیها من الاحوال مالا احصیه کثرة فلم اشاهد اهل من بحر الزنج،

والے قطع کرتے ہیں، اور میں اس سمندر میں عمان کے شہر صحار سے ناخداؤں کی ایک جماعت کے ساتھ چلا، جو جہازوں والے تھے، جیسے محمد بن زید بود، جوہر بن احمد معروف بہ ابن سبرہ اور وہ اور اس کے ساتھی اس سمندر میں ڈوبے اور آخری بار میں سنہ ۳۰۴ھ میں جزیرہ قنبلو سے عمان تک احمد و عبد الصمد برادران عبد الرحیم کے جہاز میں سوار ہوا، اور وہ دونوں اپنے جہازوں کے ساتھ مع ہمراہیوں کے اس سمندر میں ڈوبے، اور یہ میرا اس میں آخری دفعہ سوار ہونا تھا، اور میں کئی سمندروں میں سفر کر چکا ہوں، جیسے بحر چین، بحر رزم، بحر خزر، بحر قلزم، بحر یمن اور ان سفروں میں مجھے اس قدر شدائد کا سامنا ہوا جن کا

شمار نہیں، اور بحر زنج سے
زیادہ کوئی خوفناک نہیں

(ج ۱ ۲۳۳-۲۳۴ پیرس) دیکھا،

ان بیانات سے معلوم ہوگا کہ اہل عرب نے جہازرانوں میں کیا کچھ
بہادری دکھائی ہے،

اوپر کی عبارت میں جزیرہ قبلو سے جزیرہ مدغاسکر سمجھا جاتا
ہے، (فرنچ ترجمہ مروج جلد ۱ صفحہ ۲۳۲) جزیرہ واق کا اطلاق
قدیم اہل عرب جاپان کے جزائر پر کرتے تھے، (عجائب الہند بزرگ بن
شہریار صفحہ ۱۷۵)

عرب جہازرانوں کی علمی تحقیق معلوم ہے کہ علم جغرافیہ کے گوشہ
نشین حکیم اور دانا گھر بیٹھے بحر و بر کو ناپا اور ان کے حدود و
مسافت کی تعیین کیا کرتے تھے، مگر عملی جغرافیہ داں یعنی عرب جہازراں
اپنے عملی مشاہدات سے ان کی تکذیب و ترمیم کرتے تھے، مسعودی
کہتا ہے:

و وجدت نواخذة بحر الصين	اور میں نے بحر چین، بحر ہند
والهند والسند والزنج واليمن	و سندھ، بحر زنج اور بحر
والقلم والحبشة من السیرافین	یمن اور قلم کے ناخداؤں
والعمانین عن البحر الحبشی فی	کو جو سیراف اور عمان کے
اغلب الامور علی خلاف ماذکرته	تھے بحر حبشی کے متعلق
الفلاسفة و غیر ہم ممن حکینا	بہت سی باتوں میں ان فلسفیوں
عنہم المقادیر والمساحة وان	کی رائے کے خلاف پایا،
ذالک لا غایہ له فی مواضع منه	جنہوں نے اس سمندر کی
و کذا لک شہادت ارباب	مقدار و مسافت بیان کی ہے،

المراكب في البحر الرومي من اور اس سمندر میں کئی مقام
الحربيه و العمالہ ، ایسے ہیں جہاں کوئی تہاہ

نہیں اور اسی طرح بحر روم
کے جنگی اور کاروباری
جہاز رانوں کو اہل فلسفہ کی

(ج ۱ صفحہ ۲۸۱) تحقیقات کے خلاف پایا،

چنانچہ مدو جزر کی نسبت ان جاہل جہاز رانوں کا عملی بیان
خیال آرا حکماء سے بالکل الگ ہے ، (سفر نامہ سلیمان صفحہ ۲۱ و
مروج الذهب ج ۱ صفحہ ۲۵۱)

ان جہاز رانوں کے معلومات تجارت اور مشاہدات پر مبنی تھے ،
مسعودی کہتا ہے ،

ولکل من یرکب هذا البحر من
الناس ریح یعرفونها فی اوقات
تکون منها ما بها قد علم ذلک
بالعادات و طول التجارب يتوا
رثون علم ذلک قولاً و عملاً ، و
لهم دلائل و علامات یعلمون
بها فی ابان هیجانہ و احوال
رکودہ و ثوارنہ هذا فیما سمینا
من البحر الحبشی و کذلک الروم
و المسلمون سیلهم فی البحر
الرومی و کذلک من یرکب
البحر الخزری الی بلاد جرجان

اس سمندر میں جو جہازران
سفر کرتے ہیں ان کو اُن
ہواؤں کی واقفیت ہے جو
خاص اوقات میں یہاں چلتے
ہیں ، اور جو تجربوں سے معلوم
ہوا ہے ، اور وہ اپنے تجربوں
سے بعد کی نسل کو مطلع
کرتے ہیں ، اور عملاً تعلیم
دیتے ہیں ، ان کی دلیلیں اور
علامتیں ہیں جنکو جانتے ہیں ،
اور ان کو معلوم ہے ، کہ کب
یہ سمندر جوش مارتا ہے ، اور

و طبرستان و دیلم، کب تھمتا ہے، یہ بحر حبش
 کا حال ہے، اور اسی طرح
 رومی اور مسلمان انکا طریقہ
 بھی بحر روم میں یہی ہے، اور
 اس طرح بحر خرز (کیسپین سی)
 میں جرجان اور طبرستان اور
 دیلم تک، (مروج جلد ۱ صفحہ ۲۴۳)

اس قسم کی معلومات کا بہترین ذخیرہ وہ نثر و نظم کے رسائل ہیں جو نویں صدی ہجری میں ابن ماجد اسد البحر اور سلیمان نے لکھے ہیں، اور جنکو پیرس سے سنہ ۱۸۲۸ء میں عکس لے کر شائع کیا گیا ہے، بشار مقدسی چوتھی صدی کے وسط میں اسلامی ممالک کے سفر کو نکلا تھا، وہ دو سمندروں کے متعلق اپنا مشاہدانہ بیان دیتا ہے،

اعلم انالم نرفی الاسلام الابحرین ہم نے اسلامی ملکوں کے اندر
 فحسب احدهما یخرج من نحو صرف دو سمندر دیکھے،
 مشارق الشتاء بین بلد الصین و ایک مشرق سے چین اور بلاد
 بلد السودان فاذا بلغ مملكة سودان (مشرقی افریقہ) کے
 الاسلام دار علی جزیرة العرب درمیان وہ جب اسلامی
 کما مثلناہ مملکت کے قریب آتا ہے تو

جزیرة عرب پر گردش کر جاتا

 و البحر الاخر خروجه من ہے، جیسا کہ ہم نے نقشہ
 اقصى المغرب بین السوس الاقصى بنایا ہے
 والاندلس و ینخرج من المحيط دوسرے سمندر کا نکاس اقصائے
 عریضاً ثم ینخرط ثم یعود مغرب سے سوس اقصیٰ اور

فیعظم الی تخوم الشام
(صفحہ ۱۴ لیڈن)

اندلس سے ہے، اور وہ بحر
محیط (اٹلانٹک) سے چوڑا ہو
کر نکلتا ہے، پھر چھوٹا ہوتا
ہے، پھر لوٹتا ہے، اور بڑا ہو
کر ملک شام کے کناروں
تک جاتا ہے،

اس کے بعد وہ کہتا ہے،

ولا ادری هذا ان البحران
یقلبان فی المحيط ام یخرجان
منہ قرأت فی بعض الكتب
ایضاً یخرجان منہ و هما الی
القلب فیہ اقرب لانک اذا
قربت من فرغانة لانزال تخدر
الی مصر ثم الی اقصی المغرب
واهل العراق یسمون العجم
اهل فوق و اهل الغرب اهل
اسفل فهذا یؤید ما ذهبنا الیه
و یدل علی انها راجتمعت
فصبت فی المحيط والله اعلم،

(صفحہ ۱۶)

اور مجھے نہیں معلوم کہ یہ
دونوں سمندر بحر محیط میں
جا کر گرتے ہیں، یا اس سے
نکلتے ہیں، میں نے بعض
کتابوں میں پڑھا ہے کہ وہ
اس سے نکلے ہیں، لیکن یہ
زیادہ درست معلوم ہوتا ہے
کہ وہ اس میں گرتے ہیں،
کیونکہ جب تم فرغانہ (ترکستان)
سے قریب ہو گے تو مصر
تک اور پھر اقصائے مغرب
تک تم نیچے ہی اترتے آؤ گے
اور عراق والے اہل عجم کو
اہل فوق، اور اہل مغرب کو
اہل اسفل (زیریں) کہتے ہیں،
اس سے بھی میرے خیال کی

تائید ہوتی ہے، اور اس سے
 بھی یہ ثابت ہوتا ہے کہ یہ
 دریا ہیں جو بحر محیط میں
 جا گرتے ہیں،

نویں صدی ہجری کا بہادر جہازراں احمد بن ماجد بحر بربرا کے
 بہادرانہ اکتشاف اور اس کے سفر کے فلکی نشانات کے اختراع کا
 دعویٰ کرتا ہے، (صفحہ ۴۶) اور کہتا ہے، وکانت من اول الدنيا الى زماننا
 مَجْمُولَةٌ اِسی طرح وہ بحر ہند کو بحر محیط سے ملا ہوا بتاتا ہے، اور
 مصر تک، دریا ہی دریا سفر کرنے کا دعویٰ کرتا ہے، کہتا ہے،
 لان البحر الهندی هو متعلق کیونکہ بحر ہند، بحر محیط
 بالبحر المحيط، (صفحہ ۲۷-۲) سے لگا ہوا ہے،

سنہ ۲۳۰ھ میں اور پھر سنہ ۲۴۴ھ میں اندلس کے سواحل پر کسی
 نامعلوم قوم نے بہت سے بیڑوں کے ساتھ بڑے زور شور سے بحری حملہ
 کیا تھا، جس سے اکثر ساحلی باشندے گھبرا اٹھے تھے، بالاخر عبدالرحمن
 بن حکم نے مقابلہ کیا، اور ان کو شکست دی، اور اس منارہ کو ڈھا
 دیا، جو جہازرانوں کو ساحل اندلس کا پتہ دیتا تھا،
 (ابن اثیر واقعات سنہ ۲۳۰ و سنہ ۲۴۵ھ)

یہ بحری حملہ آور کون تھے، اکثر مورخ ان کو صرف «مجوس» کہتے
 ہیں اور اس سے ان کی مراد غیر مسلم اور غیر کتابی قوم ہے، ابن سعید
 مغربی اور زکریا قزوینی اور مقری کا بیان یہ ہے کہ یہ لوگ جزیرہ برطانیہ
 اور آئر لینڈ کے رہنے والے تھے،^۱ اور بعض ان کو روس کہتے ہیں،
 الکزنڈر (ALEXANDER SEIPPET) نے اس حملہ اور اس قوم مجوس اور

۱- دیکھو مجموعہ اخبار امم المجوس صفحہ ۲۳ و ۳۶

روس کے متعلق اہل عرب کے جس قدر بیانات ہیں ان کو تمام مطبوعہ اور قلمی کتابوں سے لے کر یکجا کر دیا ہے، اور اس عنوان « اخبار امم المجوس من الارمان و ورنک و الروس » ہے، سنہ ۵۲۴۵ میں ان کے اور مسلمانوں کے جنگی جہازوں میں سخت لڑائی ہوئی^۱۔

مسعودی (سنہ ۳۰۳ھ) کا خیال ہے کہ یہ حملہ آور روسی بت پرست تھے، پھر کہتا ہے، اگر یہ صحیح ہے تو روسی لامحالہ بحیرہ نیطس (بحر اسود) سے ہو کر مایطس (متوسط) میں آکر اندلس پر حملہ آور ہوئے ہونگے،^۲

اس سے ظاہر ہوا ہوگا کہ اہل عرب یورپ سے اسپین (اندلس) تک آنے کے دونوں راستوں سے واقف تھے، ایک برطانیہ اور آئر لینڈ سے بحر محیط ہو کر اور دوسرا روس سے چل کر بحر اسود اور درہ دانیال سے گذر کر بحر روم کو طے کر کے،

مسعودی (سنہ ۳۰۳ھ) خلیج قسطنطنیہ اور بحر خزر (کیسپین سی) اور بحر اسود کی تحقیق ایک ایک جہاز راں سے کرتا ہے، اور ثابت کرتا ہے کہ بحر خزر بحر اسود سے ملا ہوا نہیں ہے، (مروج الذهب جلد ۱ صفحہ ۲۷۲)

جزائر بحر محیط | اہل عرب اندلس کے پار کے بڑے سمندر کا نام بحر ظلمات اور بحر محیط رکھتے تھے، اور اس کے شمال کی طرف کے بعض جزایروں سے واقف تھے، جن میں سے ایک کا نام انقطرہ، اور دوسرے کا ایرلندا ہے، ہر شخص سمجھ سکتا ہے کہ پہلا نام انکلتزہ یعنی انگلینڈ ہے، اور دوسرا آئرلینڈ،

سنہ ۲۲۳ھ اور ۲۴۴ھ میں جن بحری حملہ آوروں نے اندلس پر

^۱ مروج الذهب جلد ۱ صفحہ ۳۶۴۔^۲ انکے حملوں کے سین مختلف ہیں،

حملہ کیا تھا، وہ بعض مورخین و اہل جغرافیہ کی رائے کے مطابق انگلینڈ اور آئر لینڈ ہی کے باشندے تھے، ابن سعید مغربی (سنہ ۶۷۳ھ) کا بیان ہے، «انگلترہ اور برطانیہ کے شمال میں آئر لینڈ ہے، اس کا طول ۱۲ دن اور عرض بیچ میں ۴ دن کا ہے، یہ ہنگاموں کے لئے مشہور ہے، یہاں کے باشندے مجوس تھے، پھر اپنے ہمسایوں کے اثر سے عیسائی ہو گئے، یہاں سے پیتل اور کانسہ لایا جاتا ہے» قزوینی نے یہاں کے پرندوں کا حال بیان کیا ہے کہ ملاح ان کا کیونکر شکار کرتے ہیں، صفحہ ۲۴،

شمس الدین دمشقی (سنہ ۷۲۸ھ) کا بیان ہے کہ بحر محیط سے شمال جو شاخ جاتی ہے، اس کا نام انگلطرہ (رودبار انگلستان) ہے (صفحہ ۴۷) ان جزیروں سے سپید شکرے ممالک اسلام میں لائے جاتے تھے، (صفحہ ۱۳۸ و ۱۴۲)

سنہ ۲۴۴ھ کے حملہ کے بعد عبد الرحمان شاہ اشیابہ اور ان جزائر کے باشندوں کے درمیان صلح ہو گئی، اور سفرا آئے گئے، چنانچہ اس سلسلہ میں ایک دلچسپ حکایت ہے، یہ حملہ آور جب اپنے جہازوں پر بیٹھ کر واپس جانے لگے تو عبد الرحمان نے غزال نامی اپنے سفیر کو ایک جماعت کے ساتھ تحفہ اور ہدیہ دے کر اپنے جہاز پر بٹھا کر ان کے ملک میں بھیجا، سخت بحری مشکلات کے، بعد یہ ان جزائر میں پہنچا، اور وہاں کے بادشاہ کے سامنے پیش ہوا، پھر مجوسیوں کی بادشاہ بیگم جس طرح اس سفیر پر عاشق ہوئی، اور سفیر مذکور نے واپس آکر اس کا جو حال بیان کیا وہ ابن وحیہ کی کتاب المطرب فی اشعار اہل المغرب میں مفصل مذکور ہے،^۱ (صفحہ ۱۳-۱۶)

۱۔ مجموعۂ اخبار امم المجوس کے صفحات کے حوالے ہیں،

جزیرہ تولی شمال میں انتہائی آبادی تھی، جزائر خالادات یا جزائر سعادت (فرچونیٹس آئر لینڈس) بحر محیط میں دوسری طرف آخری آبادی تھی، اندلس کے بہادر جہازرانوں میں مغرورین یا مغترین (فریب خوردہ) کا ایک گروہ تھا جو بحر محیط میں جزیروں کی تلاش میں پھرا کرتا تھا، ادریسی اور مسعودی نے اس کا ذکر کیا ہے،

جزائر بحر چین اہل عرب نے بحر ہند اور بحر چین کو پوری طرح چھان مارا گو علمائے ہشت کسی قدر کم واقف ہوں، مگر عرب تاجر و جہازراں بحر چین کے ایک ایک جزیرہ تک پہنچے، لیکن باشندوں کی جہالت و توحش کے سبب سے بہت سے جزیروں میں سکونت اختیار نہ کر سکے، تاہم جاوہ، سماٹرا، اور دیگر ہندی چینی جزیروں میں وہ اس وقت سے آج تک موجود ہیں، ان جزیروں کی نسبت ان کا بیان اس قدر صحیح و درست ہے، کہ گویا معلوم ہوتا ہے کہ وہ دنیا کا نقشہ سامنے رکھے ہوئے تھے،

ان جزیروں تک پہنچنے اور ان کے باشندوں کو مانوس کرنے میں عرب جہاز رانوں نے جو کوششیں کی ہیں، وہ وہ بزرگ بن شہریار ناخدا کی کتاب عجائب الہند میں مذکور ہیں،

اہل عرب جاوہ کو زاہج، سوماترہ کو سرسبزہ، سومطرہ اور جزائر جاپان کو جزائر واق کہتے ہیں، اہل جاپان کی صنعت کاری، جہازرانی، اور مہارت، اور وہاں کے لکڑی کے مکانات، اور آتش زدگی کے قصے بیان کئے ہیں،

فلپائن | بزرگ بن شہریار نے سنہ ۳۰۰ میں بحر چین میں ایک آتش فشاں جزیرہ کا ذکر کیا ہے، جو لامحالہ فلپائن ہو سکتا ہے، (عجائب صفحہ ۲۲) اس میں کچھ افسانہ ہے، لیکن اس سمندر میں آتش فشاں جزیرہ کا

پتہ بالکل صحیح ہے، جو فلپائن پر صادق آتا ہے، خصوصاً جب یہ ثابت ہو کہ اس جزیرہ میں اسپینیوں کی آمد و رفت سے سیکڑوں برس پیشتر مسلمان آکر آباد ہوتے رہے ہیں، کہا جاتا ہے کہ یہ لوگ مسلمان ہو کر جزائر ہند سے آکر یہاں آباد ہوئے، اور انکی آمد، اسپینیوں کے قبضہ تک برابر جاری رہی، (انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا، مضمون فلپائن)

آسٹریلیا؟ | بزرگ بن شہریار نے، عہرہ کرمانی جہازراں کا حیرت انگیز واقعہ اپنی کتاب عجائب الہند میں بیان کیا ہے، یہ جہازراں خلیج فارس سے چین جایا کرتے تھے، سب سے پہلے اسی نے بحر چین میں دلیرانہ جہازرانی کی، یہاں تک کہ بحر چین سے نکل کر یہ مجمع الجزائر میں شاید پہنچ گیا، اسکا جہاز تباہ ہوا، خود ایک کشتی پر بچا، اور آخر اپنے پیچھے آنے والے جہازوں کو اس طرح بجایا کہ انکو مال واسباب کے بار سے خالی کرا دیا، اور ایک ویران جزیرہ کے پاس سے ہو کر چین تک ان کو پہنچا دیا، (صفحہ ۸۸ ملخصاً)

یہ جزیرہ کون تھا؟

مدگاسکر اس سمندر میں خلیج موزمبیق کے پاس وہ دو اور جزیروں کا ذکر کرتے ہیں، جن میں سے ایک کا نام ان کے یہاں قبیلو، اور دوسرے کا قمر ہے، اکثر محققین نے ان دونوں سے جزیرہ مدگاسکر سمجھا ہے، مگر صحیح یہ کہ قبیلو، مدگاسکر اور قمر وہ چھوٹا سا جزیرہ ہے جو آج کل بھی کمورو کہلاتا ہے، اور مدگاسکر کے پاس ہے،

واسکوڈی گاما کا عرب رہنما | بیانات بالا سے ہویدا ہے کہ عربوں کو بہت قدیم زمانہ سے یہ معلوم تھا کہ بحر روم اور بحر محیط سے افریقہ کے سواحل پر گھوم کر بحر ہند میں داخل ہوسکتے ہیں، انہیں معلومات کا یہ اثر تھا کہ ترکوں کے سنہ ۵۸۵۷ سنہ ۱۴۵۳ ع میں قسطنطنیہ پر قبضہ کر

لینے اور بحر روم پر ان کے پورے مسلط ہوجانے کے بعد اہل یورپ کو مشرق میں آنے کے لئے ایک نئے راستہ کی تلاش کی ضرورت ہوئی۔ اہل اسپین وپرتگال کو سنہ ۸۹۷ھ میں عربوں کا خاتمہ کر لینے کے بعد، انہیں کے نقش قدم پر چل کر ترقی کا شوق پورا ہوچکا تھا اور ان کے باہمت جہازراں سمندروں کے کونے کونے تلاش کرنے لگے تھے چنانچہ ایک صاحب عزم پرتگالی جہازراں واسکوڈی گاما سنہ ۹۰۴ھ و سنہ ۱۴۹۰ع میں عربوں کے بتائے ہوئے راستہ سے مغربی افریقہ کے سواحل پر سے گھوم کر بحر محیط سے بحر ہند میں آکر مشرقی افریقہ کے ایک ساحل پر لنگر انداز ہوا۔

اس زمانہ کا مشہور عرب ناخدا معلم احمد بن ماجد جو بحر بر برا سے لیکر بحر ہند، بحر عرب، بحراحمر اور بحر فارس کا سب سے نڈر جہازراں اور جہازرانی کے علوم اور آلات کا سب سے بڑا واقف کار تھا، یہاں موجود تھا، عرب روایت کے مطابق اس نے نشہ میں، اور یورپین روایت کے مطابق بڑے انعام کی لالچ میں اسنے واسکوڈی گاما کو یہاں سے ہندوستان پہنچا دیا، اور اس کے جہاز کو کالی کٹ (مدراس) میں لا کر کھڑا کر دیا، جو مسالوں کی تجارت کا سب سے بڑا بندرگاہ تھا،

یہ واقعہ کہ واسکوڈی گاما ایک عرب جہازراں کی مدد سے ہندوستان تک پہنچا، عربی اور پرتگالی دونوں روایتوں سے ثابت ہے، گجرات کا مشہور عالم قطب الدین نہروالی جو سلاطین گجرات کی طرف سے مکہ میں جو مدرسہ قائم تھا، اس کا مہتمم و مدرس تھا، اور تاریخ مکہ (الاعلام باعلام بیت اللہ الحرام) اور یمن کی ترکی فتح کی تاریخ (البرق الیمانی فی الفتح العثماني) کا مصنف ہے۔ وہ اسی زمانہ میں موجود تھا، اس نے اپنی ان دونوں کتابوں میں مشرقی سمندر میں پرتگالیوں کی ابتدائی آمد کے واقعات لکھے ہیں، تاریخ مکہ میں اس نے ان کے آنے اور عرب

اور ہندوستان کے بندرگاہوں میں ان کے تہلکہ بچانے کا مختصر ذکر کیا ہے،^۱ لیکن البرق الیمانی میں اس نے ان کی آمد کی پوری تفصیل درج کی ہے،

»دسویں صدی ہجری کے شروع میں جو عظیم الشان واقعات پیش آئے، ان میں ایک فرنگی اقوام میں سے پرتگالی قوم کا ہندوستان کے دریا میں پہنچنا ہے، ان میں سے ایک گروہ سبتہ کے زقاق سے سمندر میں سوار ہوتا تھا اور بحر ظلمات (اطلانٹک) میں سے ہو کر ان جبال قمر کے پیچھے آ جاتا تھا جو دریاے نیل کا منبع ہیں، اور مشرق میں اس جگہ پہنچ جاتا تھا جو ساحل سے قریب ایک ننگنائے میں ہے« جس کی ایک طرف پہاڑ اور دوسری طرف بحر ظلمات ہے، جہاں موجیں بہت شدید تھیں، ان کے جہاز وہاں ٹھہر نہیں سکتے تھے، اور ٹوٹ جاتے تھے، اور ان میں سے کوئی بچتا نہ تھا، وہ اسی طرح کرتے رہے، اور اس مقام پر تباہ ہوتے رہے، اور ان میں سے کوئی بحر ہند میں بچ کر نہیں پہنچتا تھا، آخر کار ان کا ایک جہاز ہند تک آ گیا، تو وہ برابر بحر ہند کی حالت معلوم کرتے رہے،

الیٰ ان دلہم شخص ماہر من یہاں تک کہ جہاز رانوں میں اہل البحر یقال له احمد بن سے ایک ماہر شخص نے جس کا نام احمد بن ماجد تھا، انکی

^۱ الا علام باعلام بیت اللہ الحرام قطب نہر والی صفحہ ۱۶۶، برہامش خلاصۃ الاحکام و حلال.

رہنمائی کی،

ان فرنگیوں کے افسر نے جس کو املندی کہتے تھے، اس کو اپنے ساتھ رکھا اور نشہ میں اس سے بے تکلفی کی صحبت رکھی، تو اس نے اپنے نشہ کی حالت میں اس کو راستہ بتا دیا، اور ان سے کہا کہ یہاں سے ساحل کے قریب مت جاؤ، بلکہ سمندر میں گھسے جاؤ، اور پھر لوٹو، تب سمندر کی موجیں تم کو نہ پائینگی، جب انہوں نے یہ کرلیا تو وہ ہوش میں آنے لگا، اس کے بعد پرتگالیوں کے بہت سے جہاز بحر ہند میں یکے بعد دیگرے پہنچنے لگے، اور انہوں نے گوا میں اپنا بحری مرکز بنایا۔...

اس واقعہ کو پرتگالی مورخوں، بلکہ خود واسکوڈی گاما کے ہمراہیوں میں سے ایک نے لکھا ہے، سب سے مفصل طریقہ سے اس کو بروس (BAROS) نے بیان کیا ہے، کہتا ہے ۲:

«جب واسکوڈی گاما مالندی میں تھا تو کھمبائت واقع گجرات کے چند ہشتے امیر البحر سے ملنے آئے، ان کے ساتھ گجرات کا ایک مور (عرب مسلمان) آیا، جس کا نام مالیمو کنا (معلم کنکا) ۳ تھا، یہ شخص اس لطف کے خیال سے جو

۱۔ پرتگالی میں المیرانتی، عربی امیر البحر قال ابن خلدون فی مقدمتہ: ویسمی صاحبہا (الاساطیل) فی عرفہم الملند بتفتحیم اللام منقولاً لغة الافرنج، (باب قيادة الاساطیل)
 ۲۔ منقول از انسائیکلوپیڈیا آف اسلام مقالہ «شہاب الدین» ۲ کہتے ہیں کہ کنکا سنسکرت لفظ کا ٹائل تلفظ ہے، جس کے معنی بحری ریاضیات کے ماہر کے ہیں، ممکن ہے کہ احمد بن ماجد کا یہی لقب گجراتی بنیوں میں ہو،
 (انسائیکلوپیڈیا آف اسلام مقالہ شہاب الدین)

اس کو ہمارے آدمیوں کی صحبت میں ملتا تھا نیز بادشاہ (مالندی) کو خوش کرنے کی غرض سے جو پرتگالیوں کے لئے جہاز کے ایک رہنما کی تلاش کر رہا تھا (ہندوستان کا راستہ دکھانے کے لئے) ان کے ساتھ روانہ ہونے پر راضی ہو گیا، اس سے باتیں کرنے کے بعد واسکوڈی گاما کو اس کی واقفیت کی نسبت بہت اطمینان ہو گیا، خصوصاً جب اس مور نے اس کو ہندوستان کے پورے ساحل کا ایک نقشہ دکھایا جو قوم مور (عرب مسلمانوں) کے نقشوں کی طرح خطوط نصف النہار اور خطوط متوازی کی ترتیب کے ساتھ بہت مفصل طور پر بنا ہوا تھا، لیکن اس میں ہواؤں کے رخ کے نشانات نہ تھے، چونکہ جو مربعے ان خطوط نصف النہار و خطوط متوازی سے بنے تھے وہ بہت چھوٹے تھے اس لئے ساحل کی جو راہ خطوط نصف النہار کو قطع کرنے والے خطوط شمال و جنوب و مشرق و مغرب سے معلوم ہوتی تھی، وہ بہت صحیح تھی اور اس نقشہ پر ہواؤں کے رخ کے نشانات بھی کثرت سے نہ تھے، جیسا کہ ہمارے پرتگالی نقشہ پر تھے، جو دوسروں کے لئے بنیاد کا کام دیتا تھا،

واسکوڈی گاما نے اس مور کو لکڑی کا وہ اصطربلاب دکھایا جو اس کے پاس تھا، نیز دھات کے بنے ہوئے چند اور اصطربلاب بھی دکھائے جن سے آفتاب کی بلندی کا اندازہ کیا جاتا تھا، مور نے ایسے آلات کو دیکھ کر کسی حیرت کا اظہار نہیں کیا، اس نے بتایا کہ بحر احمر کے (عرب) جہازراں آفتاب کی بلندی کا اندازہ کرنے کے لئے نیز

ستارہ قطب کی بلندی کا تخمینہ کرنے کے لئے جس سے وہ اپنی جہاز رانی میں بہت زیادہ کام لیتے ہیں، پیتل کے آلات استعمال کرتے ہیں، جن کی شکل مثلث اور ربع دائرہ کی ہوتی ہے، لیکن اس نے یہ بھی کہا وہ خود اور کھمبائت اور تمام ہندوستان کے جہاز راں بعض جنوبی اور شمالی ستاروں نیز چند اور خاص ستاروں کی مدد سے جو آسمان میں مشرق سے مغرب تک پھیلے ہوئے ہیں، جہاز رانی کرتے ہیں، وہ لوگ آفتاب کی بلندی کا اندازہ ویسے آلات سے نہیں کرتے جیسے واسکوڈی گاما نے اُسے دکھائے تھے، بلکہ ایک دوسرے آلہ سے جسے وہ خود استعمال کرتا تھا اور واسکوڈی گاما کو دکھانے کے لئے وہ اس آلہ کو فوراً لایا، یہ آلہ تین تختیوں کا بنا ہوا تھا، چونکہ ہم اس آلہ کی شکل اور اس کے طریق استعمال کی نسبت اپنی تصنیف جیوگرافیا (GEOGRAFIA) کے اس باب میں لکھ رہے ہیں جو آلات جہاز رانی سے متعلق ہے، اس لئے یہاں اسی قدر کہنا کافی ہے کہ آلہ مذکور کو مور لوگ اسی کام میں استعمال کرتے ہیں، جس کام میں ہم لوگ پرتگال میں وہ آلہ استعمال کرتے ہیں، جسے جہاز راں اربالسترائل (ERBALESTRILLA) کہتے ہیں، اس آلہ کے حالات بھی اس کے موجدوں کے ذکر کے ساتھ باب مذکور الصدر میں بیان کئے گئے ہیں، اس گفتگو نیز چند اور گفتگوؤں کے بعد جو ان لوگوں نے اس جہاز راں سے کہیں، واسکوڈی گاما کو یہ احساس ہوا کہ اس نے ایک بڑا خزانہ پالیا ہے اور یہ خیال کر کے کہ کہیں وہ اس کے ہاتھ سے نکل نہ جائے، اس نے جس قدر جلد ممکن

ہوا لنکر اُلٹھا دیئے اور ۲۴ اپریل سنہ ۱۴۹۸ء کو ہندوستان روانہ ہو گیا،

سامان و آلاتِ جہازرانی،

بحری نقشے سامان جہازرانی میں سب سے پہلی چیز بحری نقشے ہیں، عرب ملاح و جہازراں ان نقشوں کو اپنے ساتھ لیکر چلتے تھے، وہ دریائی نقشوں کے معلومات اگلوں سے سنتے تھے۔ اور خود اپنے تجربہ سے ان کو مکمل کرتے تھے، چوتھی صدی کے وسط میں بشاری مقدسی احسن التقاسیم میں کہتا ہے کہ اس نے امیر خراسان (سامانیہ) کے کتبخانہ میں ایک کاغذ پر ایک نقشہ دیکھا، پھر ابو القاسم ابن انماطی کے پاس نیشاپور میں کپڑے پر نقشہ دیکھا، پھر عضدالدولہ (دیلمی) اور صاحب (ابن عباد) کے کتبخانوں میں نقشے دیکھے، ہر ایک میں اختلاف پائے،

واما انا فسرت فیہ نحو الفی فرسخ	میں اس میں دو ہزار فرسخ
ودرت علی الجزیرۃ کلاھا من	چلا ہوں اور عرب کے کل
القلزم الی عبادان سوی ما	سواحل میں قلزم سے عبادان
توہمت بنا المراكب الی جزائرہ	تک پہرا ہوں، علاوہ اسکے
ولججہ، وصاحب مشائخ فیہ	جو جہاز دوسرے جزیروں
واندوا ونشوا من ربانین	اور پانیوں میں لیتا پہرا، اور
واشاتمۃ وریاضین ووکلاء	اُن جہازراں بڈھوں سے ملا
وتجار وریاہم من ابصر الناس	ہوں جو سمندر میں پیدا
بہ وبمراسیہ واریاحہ وجزائرہ	ہوئے اور پرورش پائی، وہ
فسالہم عنہ وعن اسبابہ وحدودہ	کپتان ہوں بالاشاتمہ (مسافروں
ورایت معہم دفاتر فی ذلک	کے نگران کار) یا ریاضی دان

یتدارسونہا ویعملون علیہا
ویعملون بما فیہا فعلقت من
ذلک صدراً صالحاً بعد ما
میزت وتدبرت ثم قابلتہ بالصور
التي ذکرنا،

(صفحہ ۱۰ لیڈن)

اور ایجنٹ، اور سوداگر، اور
ان کو میں نے تمام لوگوں
میں سمندر اور اس کے
بندرگاہوں سے اور ہواؤں سے
اور جزیروں سے زیادہ واقف
پایا، تو ہم نے ان سے اس
سمندر، اور اس کے حدود
کو پوچھا اور بحث کی، انکے
پاس بہت سے دفاتر اور
کتابیں ہیں، جن پر ان کا
بھروسہ ہے، اور انکے مطابق
وہ عمل کرتے ہیں، تو میں
نے ان سے بہت کچھ نقل
کیا، اور اپنے نقوشوں سے
ان کا مقابلہ کیا،

ابن خلدوں مقدمہ میں کہتا ہے،
علی قوانین ذلک محصلة عنه
النوایة والملاحین الذین ہم
رؤساء السفن فی البحر والبلاد
التي فی حفا فی البحر الرومی
وفی عدوتہ مکتوبہ کلہا فی
صحیفۃ علی شکل ماہی
علیہ فی الوجود وفی وضعہا

جہازرانی کے مدون قوانین
ہیں، جو جہازرانوں اور
ملاحوں کو معلوم ہیں، جو بحر
روم اور اسکے ساحلی ملکوں
میں ہیں، اور یہ قوانین ایک
صحیفہ میں لکھے ہیں، جس
طرح یہ سمندر اور ان کے

فی سواحل البحر علی ترانیہا ومہاب ساحلی ممالک شکل میں واقع
 الریاح و عمراتہا علی اختلافہا ہیں، اور جس طرح یہ سواحل
 مرسوم معها فی تلک الصحیفۃ اور ان کے بندر گاہ، ہواؤں
 ویسمونها الکنباص وعلیہا کے رخ، اور ان کے گذرگاہ
 یعتمدون فی اسفارہم، اور ان کا پورا نقشہ اس
 (صفحہ ۴۵، مصر) صحیفہ میں ہے، جس کا نام
 کمپاس ہے، اور اسی پر
 بحری سفر میں ان کا بھروسہ
 ہے،

اوپر گذر چکا ہے کہ واسکوڈی گاما جب افریقہ کے مشرقی ساحل پر
 عرب جہازراں سے ملا تھا، تو اس نے واسکوڈی گاما کو اپنا نقشہ دکھایا
 تھا، انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا طبع یازدہم کا مقالہ نگار کہتا ہے کہ واسکوڈی گاما
 نے افریقہ کے سواحل پر عرب جہازراؤں کا نقشہ دیکھا جس میں ہندوستان
 اور سواحل اور ان کی باہمی مسافتوں کو عربوں کے طریقے کے مطابق دکھایا
 گیا تھا،

البیوکرک نے جو پرتگالی ویراے ہند تھا، ایک عرب جہازراں عمر
 نامی سے بحری نقشہ تیار کرایا تھا، جسکو وہ بحر عمان اور خلیج فارس
 کے سفر میں اپنے پاس رکھتا تھا، (مجموعہ مقتطف مسماء بالرواد مطبوعہ
 مصر صفحہ ۴۶)

احمد بن ماجد نے بھی بحری نقشوں کا جن کو وہ رہمانی (راہنامہ) کہتا
 ہے ذکر کیا ہے، اور لکھا ہے کہ بحری تصنیفات میں سے گذشتہ جہازراؤں
 کے پاس یہی راہنامے ہوتے تھے، بحر روم کے ملاح ان کو کمپاس کہتے تھے،

کئپاص کی پوری تحقیق ابن فضل اللہ عمری المتوفی سنہ ۷۴۹ھ-۱۳۴۷ع نے مسالک الابصار فی ممالک الامصار کی دوسری جلد کے پہلے باب میں لکھی ہے، یہ لاطینی لفظ (CAMPAS) کا معرب ہے، اور غالباً یہ رومی جہازرانوں سے ماخوذ ہے، بحر عرب اور خلیج فارس کے ملاح اس نقشہ کو رہنامہ کہتے ہیں،

لائٹ ہوس | نقشہ کے بعد دوسری چیز سمندر کے خطرناک موقعوں پر منار اور لائٹ ہوس کی تعمیر ہے، اہل عرب بھی اپنے بحری سفروں میں ان مناروں سے کام لیتے تھے، بشاری مقدسی (سنہ ۲۷۵ھ) کہتا ہے،
 وقد نصب فی البحر جذوع دریا میں بڑے بڑے لٹھے
 علیہا بیوت ورتب فیہا قوم کھڑے کتے گئے ہیں، ان پر
 یوقدون باللیل حتی یتباعد عنہم کمرے ہیں، اور ان میں لوگ
 المراكب، متعین ہیں، جو رات کو روشنی
 جلانے ہیں تاکہ جہازات ان سے
 (صفحہ ۱۲ لیڈن) دور رہیں،

اسکندریہ کا مشہور لائٹ ہوس (منارہ) عربوں کے عہد حکومت میں بھی اسی طرح روشن تھا، یعقوبی (سنہ ۲۷۷ھ) کا بیان ہے کہ اسکندریہ کے عجائبات میں منارہ ہے جو ۱۷۵ ہاتھ لمبا ہے، اور جو عظیم الشان بندرگاہ کے دہانہ پر کھڑا ہے۔ وعلیہا مواقید توقد فیہا النيران اذا نظر النواظر الی مراكب فی البحر علی مسافة بعيدة۔^۱ یعنی «ان مناروں پر آتشدان ہیں جن میں آگ روشن کی جاتی ہے، جب نگہبان سمندر میں دور پر جہازوں کو دیکھتا ہے»،

خلیج فارس میں بڑے بڑے لٹھوں کو زمین میں گاڑ کر علامات بنائے گئے تھے، مسعودی (سنہ ۳۰۳ھ) خشبات البصرہ کے ذکر میں کہتا ہے،

وہی علامات منصوبۃ بالخشب یہ لکڑی کی علامتیں کھڑی کی
فی البحر مغروسۃ علامات گئی ہیں، سمندر میں ڈوبائی
للمرکب الی عمان المسافۃ گئی ہیں، یہ جہازوں کے لئے
ثلثمائۃ فرسخ (مروج الذهب نشان ہے کہ یہاں سے عمان
جلد اول صفحہ ۳۳۱ پیرس) تک مسافت تین سو فرسخ ہے،
غالباً اسی چیز کی تفصیل حکیم ناصر خسرو نے لکھی ہے،
وہ سنہ ۴۴۵ کے قریب خلیج فارس سے گذرا تھا،

»چار چوب است عظیم از ساج چون یشت منجیق، نہادہ اند
مربع کہ قاعدۂ آن فراخ باشد و سر آن تنگ و علو آن از روے
آب چہل گز باشد، و بر سر آن سفالہا و سنگہا نہادہ اند، بعد ازاں
کہ آنرا با چوب بہم بستہ، و بر مثال سقفی کردہ و بر سر آن
چہار طاقی ساختہ کہ دید بان بر آنجا شود، و این خشاب
بعضی گفتند کہ پادشاہی ساختہ است و غرض آن دو چیز
بودہ است، یکے آنکہ در آن حدود کہ آنست خاکی گردندہ است
و دریا تنک، چنانچہ اگر کشتی بزرگ بآنجا رسد بر زمین نشیند،
و شب آنجا چراغ سوزند و در آبگنیہ، چنانچہ باد در آن
تتوان زد، و مردم از دور بہ بینند و احتیاط کنند، کہ کس
نتواند خلاص کردن، دوم آنکہ جہت عالم بدانند و اگر
وزدے باشد بینند و احتیاط کنند و کشتی از آنجا بگرد
انند، و چون از خشاب بگذشتیم چنانکہ ناپدید شد، دیگرے
بر شکل آن پدید آمد، (صفحہ ۱۳۵، کلوینی بیرلن)؟

صورِ کواکب | عرب کا ملک ریگستانی و سنگستانی ہے، گرمیوں میں شدت اور بادِ سموم کی لپٹ کی وجہ سے وہ راتوں کو اپنا سفر طے کرتے تھے، جب کہ ستاروں کے سوا کوئی اور ان کا رفیق سفر نہیں ہوتا تھا، ریگستانی ملک ہونے کے سبب سے فضا بھی صاف رہتی تھی، اس بے نام و نشان صحرا میں ان کو سمت کا نشان آسمانی ستاروں سے ملتا تھا، اسلام کے پہلے سے وہ ستاروں کا نام ملکوں کے انتساب سے لیتے تھے جیسے سہیل یمانی، شعری شامیہ، ستاروں کے بڑے بڑے جھنڈ اور ممتاز ستارے مثلاً قطبین، سہیل، فرقدین، شعری^۱، بنات النعش، ثریا وغیرہ کو وہ شعروں میں اوقات اور سمتوں کی تعین کے موقع پر استعمال کرتے تھے، یہی صورت انہوں نے سمندروں کے سفروں میں قائم رکھی، مختلف ملکوں کی سمتوں کو وہ ستاروں کے ذریعہ سے پہچان لیتے تھے، مزروقی کی کتاب الازمہ والامکنہ (مطبوعہ حیدرآباد) میں عربوں کے علم نجوم کے بکثرت معلومات ہیں،

ابتداءً تو یہ معلومات جاہلیت کے خیالات اور تجربوں پر مبنی تھے بعد کو جب علم ہیئت و نجوم میں عربوں نے علمی حیثیت سے ترقی کی تو بحری سفروں میں انہوں نے ان علوم سے کام لیا، چنانچہ چوتھی صدی ہجری کے وسط میں بشاری مقدسی عرب جہازوں کے مختلف عملہ کے جہاں نام لیتا ہے، وہاں وہ «ریاضیین» کا نام لیتا ہے۔^۱ جس سے اندازہ ہوگا کہ دسویں صدی عیسوی ہی میں عربوں کی جہازرانی علمی حیثیت اختیار کر چکی تھی، یہ ریاضی دان، طول البلد، عرض البلد، اور ستاروں کی شناخت کر کے سمت کا پتہ لگانے تھے،

ابن ماجہ نجدی نویں صدی کے مشہور جہازراں نے الفوائد فی علوم اصول البحر والقواعد میں ماہر جہازراں کے لئے جن کتابوں کی ضرورت ظاہر کی ہے، ان میں جغرافیہ، ہیئت، طول البلد و عرض البلد کی کتابیں اور

۱۔ احسن التقاسیم مقدسی صفحہ ۱۰ لیڈن،

صور کو اکب کی تصنیفات کی فہرست درج کی ہے^۱، اور خصوصیت کے ساتھ عبد الرحمان صوفی کی اہم کتاب صور الکواکب کا نام لیا ہے، کہتا ہے :

» ہم جہازرانوں کے لئے ان بڑی بڑی کتابوں کے نام لکھ دیتے ہیں، جن کے بغیر اس فن میں وہ کمال حاصل نہیں کر سکتے، جیسے کتاب الملباوی والغایات مراکشی، کتاب التصاویر جس میں ستاروں کی تصویریں اور شکلیں، اور انکا بُعد و مسافت اور درجہ اور طول و عرض ہیں، کتاب اختصار، مرزا الغ بیگ بن شاہ رخ کی زیچ، بطلمیوس کی مجسطی زیچ بتانی، زیچ ابن شاطر مصری، اور اسی زیچ پر مصر میں عمل ہے، اور ابو حنیفہ دینوری کی کتاب اور محقق طوسی کی تصنیف، اور ابو المجد اسماعیل بن ابراہیم کی کتاب مزیل الارتياب عن مشتبہ الانساب، اور کتاب المشترك یا قوت حموی، اور ابن سعید مغربی کی تصنیف اور ابن حوقل کا جغرافیہ جس میں تمام دریاؤں، سمندروں، ساحلوں، پہاڑوں، نہروں، ملکوں اور شہروں کے حالات ہیں، ان میں سے بعض کتابوں میں زمین کا اور بعض میں کھاڑیوں، بحیروں، نہروں اور پہاڑوں کا ذکر ہے، بعض میں طول البلد اور عرض البلد کا، اور بعض میں ستاروں کا، اور میں نے یہ تمام کتابیں پڑھی ہیں، اسی طرح رومی مہینوں، سال کے فصلوں اور موسموں کا علم ہے، (صفحہ ۴۴) الفوائد ملخصاً،

ستاروں میں سب سے زیادہ جن ستاروں سے ان کا کام پڑتا تھا، وہ سہیل شعری (الدبور) (جس کو وہ تیر «فارسی» کہتے تھے)، قطب، سہیل،

^۱ الفوائد فی اصول البحر والقواعد، صفحہ ۴۳ و ۴۴،

ثریا، فرقدین، بنات النعش، سماک، عیوق، اکلیل، طائر، ذئب، وغیرہ اور بارہ منازل جدی، دلو، حوت، سرطان، حمل، جوزاء وغیرہ اور دوسرے ثوابت جو اپنی جگہ سے نہیں ٹلتے، بلکہ اپنی جگہ پر قائم رہتے ہیں، یہی وہ مشعل ہیں، جن سے وہ اندھیری راتوں کو سمتوں کے راستے پاتے ہیں، (الفوائد صفحہ ۴۶)

ان ستاروں کو اصطربلاب اور بعض سادہ آلات کے علاوہ عرب جہازراں اس طرح دریافت کرتے تھے کہ آنکھوں کے اوپر ہتھیلی رکھ کر دیکھتے تھے، کہ کس مقام پر کون ستارہ کتنی انگلیوں کے رکھنے سے چھپنے لگتا ہے، اس سے مسافت کا اندازہ لگاتے تھے، ان تجربوں اور مشاہدوں کو لکھ کر یاد کر لیتے تھے، اور ہر مقام کا نشان انگلیوں (اصبع) کے ذریعہ ظاہر کرتے تھے، ہشیار ناخدا اصطربلاب کو بھی اس کام میں لاتے تھے، چنانچہ واسکو ڈی گاما کے عرب رہنما کے پاس، پرتگالیوں سے بہتر اصطربلاب تھا، جیسا کہ اوپر گذر چکا،

قطب نما قطب نما سے مقصود وہ مقناطیسی آلہ ہے جس سے سمت دریافت کی جاتی ہے، اس کی صحیح تاریخ قدامت کی تاریکی میں گم ہے، تاہم اگر اس کی ایجاد کے دعویٰ کا کوئی تحریری ثبوت پیش کر سکتا ہے تو وہ اہل عرب ہی ہیں، انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا طبع یازدہم میں قطب نما کی تاریخ پر جو مضمون لکھا گیا ہے، وہ نہایت گمراہ کن ہے، اور صاف ظاہر ہوتا ہے کہ اسکا لکھنے والا اس کو باآسانی عرب ایجاد ماننے کے لئے تیار نہیں ہے، لفظ سے استدلال کرنا سرتا پا منطقی فریب ہے، قطب نما کو بحر روم کے عرب جہازراں اگر کمپاس (CAMPAS) کہتے تھے تو اس لئے نہیں کہ اس کو انہوں نے رومیوں سے لیا تھا، بلکہ اس لئے کہ وہ شروع میں کمپاس اُس بحری نقشہ کو کہتے تھے، جس میں دریا، ساحل جزیرے اور ان کے طول البلد اور عرض البلد لکھے ہوتے تھے، بعد کو یہی نام وہ قطب نما پر

بھی اطلاق کرنے لگے، نویں صدی ہجری کے بحر عرب کے عرب ملاح اس کو دائرہ، اور بیت الابره کہتے تھے،

بہر حال تحریری ثبوت کی حیثیت سے عرب جہازرانوں کی تاریخ میں قطب نما کا ذکر سب سے پہلے ادریسی المتوفی سنہ ۵۴۹ ھ کے جغرافیہ میں ملتا ہے، کتاب کا یہ حصہ میں نے خود نہیں دیکھا ہے، بوشر (BOUCHER) اور موسیو لیان نے اس کا حوالہ دیا ہے، لی بان کہتا ہے :

لیکن جو امر اسنادی ہے، وہ یہ ہے کہ اہل یورپ کو عربوں ہی کے ذریعہ سے قطب نما کا علم ہوا، وہ عرب ہی تھے، جو چین سے تعلقات رکھتے تھے، اور وہی اس ایجاد کو یورپ میں لاسکے تھے، اہل یورپ نے اس کے استعمال کو بہت دنوں میں سمجھا، کیوں کہ انہوں نے تیرہویں صدی عیسوی سے پہلے قطب نما کو استعمال نہیں کیا، حالانکہ ادریسی جو بارہویں صدی عیسوی کے وسط میں لکھتا ہے، بیان کرتا ہے، کہ عربوں میں اس کا استعمال عام تھا۔

ادریسی سنہ ۵۴۹ ھ (سنہ ۱۱۰۰ ع) میں اندلس میں پیدا ہوا، اور اس نے اپنی یہ کتاب سسلی میں سنہ ۵۴۸ ھ مطابق سنہ ۱۱۵۴ ع میں لکھی،

اس کے بعد ہمارے سامنے دوسرا بیان جوامع الحکایات و لوامع الروایات کے مؤلف محمد عوفی کا ہے، جو چھٹی صدی ہجری کے

۱۔ ترجمہ اردو تمدن عرب صفحہ ۴۴۴، نیز دیکھو انسائیکلوپیڈیا برٹانیکا مضمون کمپاس، ج ۶ صفحہ ۸۰۸ بوشر کا حوالہ ہیلیم (HALLAM) کی کتاب مڈل ایجز میں ہے (جلد ۳ باب ۹ حصہ ۲)

آخر اور ساتویں صدی ہجری کے شروع میں تھا، اور سلطان التمش کے زمانہ میں سندھ اور ہندوستان آیا تھا، وہ اپنی اس کتاب کے آخری باب عجائبات عالم میں مقناطیس کا ذکر کرتا ہے، وہ پہلے سلطان محمود کی فتح سومنات کے موقع پر سومنات میں ایک بت کا مقناطیس کی چو طرفہ کشش سے ہوا میں معلق ہونا لکھ کر کہتا ہے :-

« مؤلف این مجموع می گوید کہ وقتی در دریا نشسته بودم ناگاہ بادے صعب از مکمنِ غیب برخاست و ابرے سیاہ روی ہوا را پوشید، و افواج امواج متراکم و متلاطم گشت، و دریا در جوش آمد، و اہل کشتی در خروش آمدند، و معلّم کہ دلیل بود راہ غلط کرد، و در حال آہنی بچوف بروں آورد، بر ہیئت ماہی، اورا در طاس آب انداخت، و بگردانید، و بر سمت قبلہ ساکن می شد و دلیل بر آن سمت رفتن گرفت، بعد ازاں تعرف آن حال کردم، گفتند کہ خاصیت سنگ مقناطیس است، خاصیت مقناطیس است کہ چون او را بقوت در آہن مالی، چونکہ اثر او بر آہن بماند آن آہن جز بر سمت قبلہ نایستد، و چون این معنی امتحان کردم، چنان بود، و کیفیت این خدای عز و جل داند و فہم ہیچ عاقل بدان نرسد » (نسخہ قلمی دار المصنفین)

میرا قیاس ہے کہ عوفی کا یہ سفر بحر ہند و عرب میں تھا، کیونکہ اس نے اپنے اس دریائی سفر اور کھمبائت پہنچنے کا حال اسی کتاب میں دوسرے موقع پر لکھا ہے، (باب دوم در ذکر ملوک طوائف و احوال ایشان)

سمت قبلہ سے مراد جنوب ہے، جو اس وقت سمندر میں سمت قبلہ پڑا ہوگا،

اس کے بعد ساتویں صدی ہجری کے بیچ میں ایک مصری مؤلف میلک قبجاقی اپنی کتاب «کنزالتجار فی معرفتہ الا حجار» میں مقناطیس کی اس خصوصیت کا ذکر کرتا ہے، مصنف نے ۵۶۸۱ (سنہ ۱۲۸۲ع) میں وفات پائی، اس نے اپنی کتاب الملک المنصور ناصر الدین بن الملک المطفر شاہ حماۃ المتوفی سنہ ۵۶۸۳ (ابو الفداج ۴ صفحہ ۱۸ مصر) کے نام معنون کی ہے، اس کا قلمی نسخہ پیرس کے قومی کتب خانہ میں (۲۷۷۹) موجود ہے^۱۔

اس کتاب میں وہ لکھتا ہے :-

کہ مقناطیسی سوئی جو لکڑی کے دھار دار یا ترکل کے ذریعہ سے پانی میں تیرتی ہے، وہ اس زمانہ میں جب اُس نے طرابلس سے اسکندریہ تک بحری سفر کیا تھا، تو شامی سمندروں میں استعمال کی جاتی تھی، اس کے بعد وہ کہتا ہے :-

لوگوں کا بیان ہے کہ وہ ناخدا جو بحر ہند میں جہاز رانی کرتے ہیں، بجائے سوئی اور لکڑی کے ٹکڑے کے ایک قسم کی پچھلی استعمال کرتے ہیں، جو مجوف لوہے سے بنائی جاتی ہے۔ اور جو پانی میں ڈالنے سے سطح پر تیرتی ہے۔ اور اپنے سر اور دم سے شمال اور جنوب کی طرف اشارہ کرتی ہے۔» (انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا طبع ۱۱ ج ۶ صفحہ ۸۰۷)

بعد ازیں آٹھویں صدی ہجری کے آخر اور نویں کے بیچ میں مقریزی (المولود سنہ ۷۶۶ و المتوفی سنہ ۵۸۴۵) نے اپنی کتاب خطوط مصر میں اس کا ذکر کیا ہے، کہتا ہے :-

^۱ دیکھو فرنیچ ضمیمہ رسائل ابن ماجد صفحہ ۸۰ فہرست کتب قومی کتب خانہ پیرس صفحہ ۵۰۱۔

وما برح المسافرون فی بحر
الهند اذا ظلم علیهم اللیل
ولم یر واما یهدیهم من
الکواکب الی معرفة الجهات
یحارن جدیدة بحوفة علی
شکل سمکة ویبالغون فی
ترقیقها جهد المقدرة ثم یعمل
فی فم السمکة شی من مقناطیس
جیداً ویحک فیها بالمقناطیس
فان السمکة اذا وضعت فی الماء
دارت واستقبلت القطب الجوی
بفمها واستدبرت القطب
الشمالی، وهذا من اسرار
الخليفة فاذا عرفوا جهتی الجنوب
و الشمال نبین منهما المشرق
والمغرب فان من استقبل
الجنوب فقد استدبر الشمال
وصار المغرب من یمینه
والمشرق عن یساره فاذا
تحددت الجهات الاربع عرفوا
مواقع البلاد بها فیقصدون
حینئذ جهة الناحية التي
یریدونها

بحر ہند کے مسافر ہمیشہ
جب ان پر رات اندھیری ہوتی
ہے، اور ستاروں سے رہنمائی
نہ ہو جس سے سمت کا حال
معلوم ہو تو وہ مچھلی کی شکل
کا مجوف لوہا رکھتے ہیں، اور
اس کو بہت ہی پتلا بناتے ہیں،
اور مچھلی کے منہ میں مقناطیس
کی ایک چیز بناتے ہیں، یہ
مچھلی جب پانی میں رکھی جاتی
ہے تو گھوم کر قطب جنوبی
کی طرف رخ کرتی ہے، اور
قطب شمالی کی طرف دم،
اور یہ فطرت کے عجائبات
میں سے ہے، اور جب جنوب و
شمال کی دو جہتیں جان لیتے
ہیں تو ان سے مشرق اور
مغرب دریافت کر لیتے ہیں؛
کیونکہ جب دکھن کی طرف
منہ کیا تو شمال کی طرف
پشت ہے اور پیچھم داہنے
ہاتھ پر اور پورب بائیں ہاتھ
پر ہوگا، اور جب چاروں
سمتیں معلوم ہو گئیں تو ملکوں

(ج ۱ صفحہ ۳۳۹ و صفحہ ۳۴۰ کی جائے وقوع معلوم ہو گئی،
مطبع نیل، وصف حلوان) اور اس سمت کی تعیین ہو
گئی جدھر جانا ہے،

یہ بیاں حرف بحرف عوفی کے مشاہدے سے ملتا جلتا ہے، اس کے
بعد اس کی اصلی ترقی کا دور نویں صدی کے وسط میں نظر آتا ہے،
شیخ شہاب الدین احمد بن ماجد سعدی نجدی الملقب بہ اسد البحر اور
سلیمان مہری حضر موتی کی تصانیف میں قطب نما کی سوئی کا نام بتصریح
تمام ملتا ہے، ابن ماجد نے اپنے منظوم رسالہ قبلۃ الاسلام میں جس میں
پر ملک سے قبلہ دریافت کرنے کا حال لکھا ہے، قطب نما کا ذکر کیا
ہے،^۱ یہ رسالہ اس نے سنہ ۵۸۹۳ میں لکھا ہے، اس کے بعد اپنی نثر
تصنیف القوائد فی اصول البحر و القواعد میں اس نے قطب نما کی سوئی
کا مکرر ذکر کیا ہے، بلکہ اس کی ایجاد کا دعویٰ کیا ہے۔^۲ اس کے
بعد سلیمان مہری (سنہ ۵۹۰۰) کے رسالہ تحفۃ الفحول فی علم الاصول میں
اس کا ذکر آتا ہے (دیکھو صفحات ۵-۱۶۰-۱۶۱، مطبوعہ پیرس)
ابن ماجد سعدی نجدی القوائد فی اصول البحر و القواعد میں اس کی
ایجاد کا دعویٰ ان لفظوں میں کرتا ہے،

ومن اخترا عنانی علم البحر اور ہماری ایجاد سے علم بحر
ترکیب المغناطیس علی الحقۃ میں ڈیا پر مقناطیس کی
بنفسہ، و لنا فیہ حکمتہ کبیرۃ ترکیب ہے، اور ہماری اس
لم تودع فی کتاب انہ لم یقابل میں بڑی کاریگری ہے، اب تک
الجماء الا سہلیہ فمیز و افی ہذہ کتابوں میں یہ راز امانت نہیں

^۱ - مجموعہ عکس رسائل ابن ماجد مطبوعہ پیرس جلد اول صفحہ ۱۲۸،

^۲ - دیکھو رسالہ مذکور صفحات ۵-۲۲-۲۷-۴۶-۱۲۸،

النکته فاذا كان احد يعرف
فمن مسبقون (صفحہ ۴۶)

کہا گیا، کہ جاہ دونوں سہیلیوں
کے مقابل ہی ہوتا ہے تو اس
نکتہ کو پہچانو، اور اگر اس
کو کوئی پہلے خانتا ہو تو
ہم اس سے پیچھے ہیں

اسی کتاب میں ایک موقع پر وہ اس کی پرانی مشتبہ تاریخ اس
طرح ظاہر کرتا ہے،

واما ضرب بیت الابرۃ
بالمقناطیس قبل انہما من داود
علیہ السلام لانہ کان معنی
بالحدید و خواصہ، و قیل من
الحضر علیہ السلام لما خرج فی
طلب ماء الحیاة و دخل الظلمة
و بحرہ و مال لاحد الاقطاب،
حتى غابت غنہ الشمس قیل
اھتدی بالمقناطیس و قیل اھتدی
بالنور و المقناطیس حجر یجذب
الحدید، فقط صفحہ ۲۰۵

لیکن سوئی کی ڈیا کو مقناطیس
پر رگڑنا تو کہا گیا ہے کہ یہ
داؤد علیہ السلام کی تعلیم ہے،
کیونکہ وہ اوہے اور اس کے
خواص میں مشغول تھے، اور
کہا گیا کہ خضر علیہ السلام
اس کے موجد ہیں، جب وہ آب
حیات کی تلاش میں نکلے
تھے، اور بحر ظلمات میں داخل
ہوئے، اور قطب کی طرف چلے،
اور آفتاب ڈوب گیا، تب
مقناطیس سے راستہ پایا، اور
کوئی کہتا ہے کہ نور سے راستہ
پایا، اور مقناطیس پتھر ہے جو
لوہے کو کھینچتا ہے،

اس سے پہلے وہ کہتا ہے،

و اما المغناطیس الذی علیہ لیکن وہ مقناطیس جس پر
 المعتمد ولا تتم ہندہ الصنعة دریائی سفروں میں بھروسہ
 الا بہ وهو دلیل علی القطبین اور جہازرانی کا فن پورا نہیں
 فهو استخراج داؤد علیہ السلام ہوتا، لیکن اسی سے، اور وہ
 (صفحہ ۱۰۵-۱) 'قطبین کی سمت بتاتا ہے، تو وہ
 داؤد علیہ السلام کی ایجاد ہے،

اس سے معلوم ہوتا ہے کہ ابن ماجد کو اس کی تاریخ معلوم نہ تھی
 اور نہ یہ معلوم ہوتا ہے کہ یہ علم کہاں سے آیا، لیکن بحر حال گویا قدیم
 زمانہ سے چلا آ رہا تھا، ایسی حالت میں وہ قطب نما کی ایجاد کا دعویٰ
 کیوں کرتا ہے، اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ اس نے اس آلہ میں کوئی نئی
 جدت پیدا کی تھی، یا اس کو پہلے سے زیادہ آسان کر دیا تھا،
 اس کی صورت یہ معلوم ہوتی ہے کہ اس سے پہلے جن لوگوں نے قطب نما
 کا ذکر کیا ہے وہ پچھلی کی صورت میں کیا ہے، یہ شکل قدیم چینی قطب نما
 میں نظر آتی ہے، لیکن سوئی اور ڈیا (حقہ) سوئی کا گھر (بیت الابره)
 اور دائرہ کا ذکر اسی کی تصنیفات میں ملتا ہے، اس لئے اغلب یہ ہے کہ یہ
 صورت و ہیئت اس کی ایجاد ہے،

ایک جگہ وہ بحر ہند کے عرب جہازرانوں اور بحر روم کے مصری
 جہازرانوں کا مقابلہ کرتا ہے، اس میں کہتا ہے :

و یشی عند اهل لیدیار المصریۃ اور مصریوں میں اس کا نام
 السمی لان لهم اصطلاح غیر سمیا ہے، کیونکہ بڑے سمندر
 رکاب البحر الکبیر و لهم کے جہازرانوں کے اصطلاحات
 قیماص و لهم فیہ خطوط سے الگ انکی اصطلاحیں
 ونحن اخاتنا ۳۲ خنا ولنا ہیں، اور ان کے پاس کمپاس

ہے ، اور اس میں خطرات
ہے ہیں ، ہمارے خانے ۳۳۲
ہیں ، اور ہمارے پاس ترفات ،
ازدھنم اور قیاسات ہیں جو ان
کے پاس نہیں ، ہم ان کے
علم سے واقف ہیں ، اور وہ
ہمارے علم سے نہیں ، اور ہم ان
کے جہازات کو لے کر چلتے
ہیں ، کیونکہ بحر ہند بحر محیط سے
مل جاتا ہے اور اسکا کتابوں
میں علم ہے اور قیاس ہے ،
اور انکے پاس قیاس ہے ،
اور نہ علم ہے ، اور نہ کوئی
کتاب ہے ، سوائے کمپاس کے ،
اور میلوں کا شمار ان کے
نزدیک مقید نہیں ، اور ہم
پر نہایت آسان ہے کہ ہم ان
کے دریا میں ان کے جہازوں
کو لیکر چلیں ، ان میں سے
بعض نے ہم سے مناظرہ
کیا ، لیکن جب ہمارا علم
ان کو معلوم ہوا تو ہماری
واقفیت کا اقرار کیا اور
جہاز رانی کے علوم میں ہمارے

ترفات وازاو انم و قیاسات لا
یقدرون علیہ ولیس ہو عندہم
ولا یقدرون ان یحملونہ (کذا)
درکناد و نحن نحمل در کہم
و ندرک معرفتہم و نساہر
بہرا کہم لان البحر الہندی
ہو متعلق بالبحر المحيط ولہ
علم فی الکتب و قیاس ،
و علمہم لیس لہ قیاس ولا علم
ولا کتاب الا فی قباص
وعدۃ امیال لیس لہ قید و نحن
سہل علینا ان نسافر بہرا
کہم فی بحرہم و قد کایرونا
بعض منہم فی ذلک حتی
طلعوا عندنا فاقرؤا لنا با
لمعرفة فی البحر وعلومہ والحکم
علی النجوم فی اودیۃ البحر
و معرفة قطع المركب طولاً
و عرضاً لان طولنا و عرضنا
لہ قیود بیت الا برۃ وہی
الحقۃ و القیاس وہم لیس
عندہم قید سوی الحقۃ
یہتدون بہا فی القطع علی
صدر المركب ولیس عندہم

قناس یہودیوں بہ فی المیل یمنیا کمال کے معترف ہوئے اور
 وشملا لافہذا سمندر کی وادیوں میں اور

سمندر کے طول اور عرض میں
 باآسانی چلتے پھرتے ہیں ؎ (صفحہ ۲۷-۲۸)

کیونکہ ہمارا طول اور عرض
 قطب نما سے متعین ہے اور
 قطب نما سوئی کی ڈیا ہے
 اور ہمارے پاس اصولی قیاسات
 ہیں اور ان کے پاس صرف
 ڈیا ہے، قیاسات نہیں جس
 سے میلوں کے حساب سے
 دائیں بائیں چلیں، اسی لئے
 انہوں نے ہم کو مان لیا۔

اس سے معلوم ہوتا ہے کہ گو سادہ قطب نما بحر روم کے ملاحوں
 کے استعمال میں بھی تھا، مگر ایسا قطب نما جس پر سمت کے قیاسات
 بھی بنے ہوں، ان کے پاس نہ تھا، دسویں صدی کے اواخر میں ایک
 دمشق صناع آلات شیخ محمد بن ابی الخیر نے «النجوم الشارقات فی ذکر
 بعض الصنائع المحتاج الیہا فی علم المیقات» کے نام سے ایک کتاب لکھی
 تھی، جو سنہ ۱۹۲۸ء میں حلب سے شائع ہوئی ہے، اس کا اکیسواں باب
 عمدہ مقناطیس کی شناخت میں، بائیسواں باب مقناطیس کے ذریعہ قطب
 جنوبی اور شمالی کی دریافت میں، اور تیسواں باب سادہ قطب نما کے بنانے
 میں اور چوبیسواں باب سمت کے دوائر اور قیاسات میں ہے، ابن ابی الخیر
 نے یہ تحقیقات بغیر کسی تعجب، رازداری اور اہتمام کے بیان کئے ہیں،

جس سے معلوم ہوتا ہے کہ اس زمانہ میں یہ چیز عام ہو چکی تھی۔ قطب نما کے متعلق تمام فرنگی و عربی معلومات پڑھ لینے کے بعد یہ قیاس ہوتا ہے، کہ قطب نما کی ابتدائی ایجاد کا شرف اہل چین کو ہے، مگر وہ اس کو ریاضی کے ایک آلہ کے طور پر استعمال کرتے تھے، عرب جہازرانوں نے جو پہلی ہی صدی ہجری (چھٹی صدی عیسوی) میں چین تک پہنچ چکے تھے، اور وہاں سے بحری آمد و رفت رکھتے تھے، چین والوں سے یہ چیز حاصل کی، اور اس سے بحری سفروں میں سمت جانتے کا کام لیا، اور اس کو ترقی دی، لیکن اس کو بطور ایک راز کے عموماً چھپائے رکھا،

خلیج فارس، بحر عرب، اور بحر حبش کے ابتدائی بیانات میں یہ ملتا ہے کہ ان سمندروں میں عرب جہازوں میں لوہے کی کیلیں نہیں استعمال کی جاتی تھیں۔^۱ وہ صرف بحر روم میں استعمال ہوتی تھیں، سب سے پہلے حجاج بن یوسف ثقفی نے جو سنہ ۷۵-۹۵ھ میں عراق و بصرہ کا والی تھا، ان سمندروں میں لوہے کی کیلوں سے جہازات بنوائے،^۲ ان سمندروں میں لوہے کی کیلوں کے نہ استعمال کئے جانے کی وجہ مسعودی نے چوتھی صدی ہجری کے شروع میں یہ لکھی ہے، کہ ان سمندروں کے پانی میں لوہے کی کیلیں گل جاتی ہیں۔^۳ مگر زکریا قزوینی المتوفی سنہ ۶۸۶ء عجائب المخلوقات میں مقناطیس کے ذکر میں لکھتا ہے، کہ اس لئے استعمال نہیں کی جاتی تھیں کہ ڈر رہتا تھا کہ مقناطیس کے پہاڑ ان لوہوں کو کھینچ نہ لیں، یہی بات محمد بن محمود (الموجود سنہ ۸۷۵ھ) نے اپنی کتاب نفائس الفنون فی عرائس العیون (فارسی) قسم معدنیات میں لکھی ہے،

۱۔ سلیمان تاجر صفحہ ۸۸ پیرس ۲۔ ابن رستہ صفحہ ۱۹۶، لیڈن

۳۔ مروج الذهب جلد ۱ صفحہ ۳۶۵ پیرس،

(باب چہارم در خواص جواہر و احجار)

«مقناطیس، معاون او در دریائے قلم است، و بہترین او سیاہ

قام بود و گویند کہ دران آہن بر کشتی نزنند»

(نسخہ قلمیہ دارالمصنفین)

اس کہانی سے یہ بات قیاس میں آتی ہے کہ ابتدائی عرب جہازران یہ سمجھتے تھے کہ لوہے کی کیلیں لگانے سے ان کے طاسماتی مقناطیس کا عمل باطل ہو جائے گا، اور اس راز کو چھپاتے تھے، یہاں تک کہ چھٹی صدی ہجری میں یہ راز خواص کو، اور دسویں صدی تک پہنچتے پہنچتے، یہ عوام کو بھی معلوم ہو گیا،

اہل یورپ کو مقناطیسی کمپاس کا علم انہیں عربوں کے ذریعہ ہوا، اور غالباً پندرہویں صدی عیسوی میں یا اس کے بھی بعد ہوا، یورپ میں لفظ کمپاس کے پہلے موجود ہونے سے دھوکا نہ کھانا چاہئے، کہ پہلے صرف طول البلد و عرض البلد کے نقشوں پر اس کا اطلاق تھا،

انسائیکلوپیڈیا برٹانیکا (طبع یازدہم) کے مضمون نگار (کمپاس) نے تیرہویں صدی میں اہل یورپ کی تصنیفات سے مقناطیسی کمپاس کی واقفیت کے چند اقتباسات نقل کئے ہیں، کہ جہاز والے اس کو استعمال کرتے ہیں، مگر کوئی عینی شہادت اس کے استعمال کی پیش نہیں کی ہے، ساتھ ہی بعض اقتباسات سے ظاہر ہوتا ہے کہ یہ تحفہ مارکوپولو نے (سنہ ۱۲۹۵ء) اپنی مشرقی سیاحت کے بعد اہل وطن کے سامنے پیش کیا، دوسرے قدیم اقتباسات سے ظاہر ہوتا ہے، کہ جنگ صلیبی کے فرانسیسی مجاہدین نے تیرہویں صدی عیسوی میں یہ راز اہل یورپ کے سامنے ظاہر کیا، (صفحہ ۸۰۸ ج ۶)

دوسرے فلکی آلات | ستاروں کے دیکھنے، ان کے باہمی فاصلوں کے

ناپنے اور ان فاصلوں کے ذریعہ ملکوں کی مسافت اور راستہ کے قرب و بعد کے جانچنے کے چند دوسرے آلات بھی عرب جہازران استعمال کرتے تھے، ان آلات کا ذکر ابن ماجد نجدی اور سلیمان مہری کے رسائل میں ہے، اور ان پر محققانہ تبصرہ ان رسائل کے فرنچ تبصرہ میں ہے، جس سے افسوس ہے کہ میں فائدہ نہ اٹھا سکا، لیکن اس میں ایک مضمون انگریزی میں ہے جو سنہ ۱۸۳۶ء میں ایشیائک سوسائٹی میں چھپا تھا، یورپین جہازران واسکوڈی گاما کے زمانہ سے جو ابن ماجد کا معاصر تھا، آج سے سو برس پہلے تک عرب جہازرانوں کے علوم و آلات سے اہل یورپ برابر استفادہ کرتے رہے ہیں، انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا طبع یاز دہم (مضمون کمپاس) میں ہے کہ

ہمیں اوسوریو OSOREO سے معلوم ہوتا ہے کہ واسکوڈی گاما کے وقت میں عربوں کو مختلف فنون علم جہازرانی میں اس قدر مہارت تھی کہ وہ جہاز کی معلومات و علمیات میں پرتگیروں کے قائل نہ ہوئے، (ج ۶، صفحہ ۸۰۷)

جیمس پرنسپ نے وہ مذکورہ بالا انگریزی مضمون لکھا ہے، کمال بلستی اور دوسرے عربی بحری آلات کی تفصیلات ایک ماہر عرب جہازران سے دریافت کر کے درج کی ہیں، ذیل میں ہم اسکا ابتدائی حصہ نقل کرتے ہیں،

جب سے عربوں کے جہاز جو ہر سال کلکتہ کی بندرگاہ میں آتے ہیں، (یہاں) آتے ہیں، میں نے ان آلات کے متعلق جو عرض البلد کی پیمائش کے کام آتے ہیں، ان سے متواتر دریافت کیا، اور مجھے توقع تھی کہ بیرن فان ہیمر نے جو ترجمہ محیط کا کیا ہے اس طریقہ پر اس کی کچھ زیادہ

وضاحت ہو جائیگی، میں اب تک کامیاب نہیں ہو سکا، اس لئے کہ قدیم اور بھدے آلات کی جگہ اب انگریزی آلات ربع اور سدس نے لے لی ہے، البتہ ایک مرتبہ ایک معلم (جہازراں) کو جب میں نے اس آلے کا پتہ دیا تو بظاہر وہ میرا مطلب سمجھ گیا، لیکن وہ اس کی ترکیب ساخت کو نہ سمجھا سکا، اور مجھ سے وعدہ کیا کہ دوسرے سفر میں میرے لئے وہ اس قسم کا آلہ لیتا آئے گا، میں نے جب اس سے اصبع کی تقسیم کے متعلق سوال کیا تو اس نے اپنے دونوں بازو پھیلا دئے اور اپنی انگلیوں کو ایک ساتھ افق محاذ میں رکھ کر اُن کے ذریعہ سے قطب کی بلندی کا شمار کرنے لگا، (جس سے) میں نے قیاس کیا کہ عرب جہازرانوں کا قدیم اور بھدا طریقہ یہی ہے،

آخر کار جزائر مالدیپ کے ایک جہاز میں میری ملاقات ایک ہوشیار جہازراں سے ہو گئی، جو میرے لئے وہ تمام قدیم آلات جن کی مدد سے وہ کلکتہ تک کا سفر کیا کرتا تھا، لے آیا، میری دانست میں چونکہ وہ عام طور پر لوگوں کو معلوم نہیں ہیں، اور یہ بھی یقینی امر کہ وہ (تمام آلات) عربی الاصل ہیں، اس لئے ذیل میں میں اُن کی توضیح کرتا ہوں، (معارف اکتوبر سنہ ۱۹۳۰ء)

الغرض عرب جہازرانوں کو حسب ذیل علوم میں کمال پیدا کرنا پڑتا تھا،

- ۱۔ ہیئت اور ستاروں کی شناخت کا علم،
- ۲۔ طول البلد اور عرض البلد کی دریافت،

- ۳۔ علم مہاب الریاح یعنی ہواؤں کا علم، کہ سمندر میں کس موسم میں، کس وقت، کس رخ کی ہوا چلتی ہے،
- ۴۔ سمندر کے ہر مقام کا موسم اور فصل اور اس کے اثرات،
- ۵۔ ملکوں کا جغرافیہ اور بندرگاہوں کی جگہ وقوع، اور خطرناک بحری پہاڑوں، اور تنگ بحری راستوں کا علم،
- ۶۔ مختلف آلات فلکی کا استعمال،
- ۷۔ ملکوں، شہروں، بندرگاہوں، اور جزیروں، اور ان کے باشندوں کی واقفیت،

۸۔ مختلف زبانوں سے واقفیت،

۹۔ شمسی مہینوں اور دنوں کا حساب،

جہازوں کے نام | جس طرح آج جہازوں کے نام ہوتے ہیں، عربوں کے عہد میں بھی جہازوں کے الگ الگ نام ہوتے تھے، یا وہ مالکوں کی طرف منسوب ہو کر موسوم ہوتے تھے، مسعودی نے سنہ ۳۰۴ھ میں احمد و عبدالصمد برادران عبدالرحیم بن جعفر سیرانی کے جہاز پر سفر کیا،^۱ ابن بطوطہ چین کے لئے جس جہاز پر سوار ہوا تھا، اس کا نام جاگر تھا، اور مالک کا نام ابراہیم تھا، اس کے بھائی کے جہاز کا نام منورت^۲ تھا، متاخرین میں مولوی رفیع الدین دہلوی مراد آبادی سورت سے جس جہاز پر سوار ہو کر عرب گئے تھے، اس کا نام سفینۃ الرسول^۳ تھا،

جہاز سازی | عربوں کے عہد دولت میں تمام اہم بندرگاہوں پر جہاز سازی کے کارخانے قائم تھے، جن کو عموماً دارالصناعہ کہتے تھے، مشرق میں خلیج فارس پر ابلہ اور سیراف میں جہاز سازی کے کارخانے تھے، یہاں

۱۔ مروج الذهب جلد اول صفحہ ۲۳۳ پیرس ۲۔ سفر نامہ ابن بطوطہ سفر چین جلد ۲ صفحہ ۱۳۰ ۳۔ سفر نامہ حرین مولوی رفیع الدین قلمی،

کے جہاز تختوں میں سوراخ کر کے اور ڈوری سے سی کر جوڑے جاتے تھے، اور پھر ان پر روغن چڑھایا جاتا تھا، ابلہ اور سیرا کے جہازوں کی یہی پہچان تھی، اور بحرروم کے کارخانوں میں تختے لوہے کی کیلوں سے جوڑے جاتے تھے، اور ان پر تارکول ملا جانا تھا، حجاج بن یوسف ثقفی نے یہ جدت کی کہ یہاں کے جہازوں میں بھی لوہے کی کیلیں لگائیں۔^۱، مگر معلوم ہوتا ہے کہ اس کی اس جدت کو یہاں کے جہاز سازوں نے قبول نہیں کیا، کیونکہ سلیمان تاجر اور ابن واضح یعقوبی جو تیسری صدی کے ہیں، وہ بدستور ابلہ اور سیراف کے جہازوں کا ڈوری سے سی کر بنایا جانا بیان کرتے ہیں،

بنی امیہ نے اندلس میں اشبیلیہ میں جہاز سازی کا کارخانہ^۲ قائم کیا تھا، شمالی افریقہ میں ٹونس جہاز سازی کا صدر مقام تھا۔^۴، ملوک صنهاجہ کے زمانہ میں بجایہ میں دو کارخانے تھے۔^۵، دانیہ (اندلس) میں کارخانہ تھا، (صفۃ اندلس ادربیسی صفحہ ۱۹۲)

سوسہ (سوس اقصیٰ) واقع مراکش میں جہاز سازی کا بڑا کارخانہ تھا۔^۶، عربوں کے عہد حکومت میں بحر روم کے جزیرہ سسلی میں بلرمو جہاز سازی کا بڑا مرکز تھا۔^۷، مسینا۔^۸ و سسلی اور باری۔^۹ (اثلی) میں انکے کارخانے تھے،

شام کے سواحل پر حکامین دار الصناعہ قائم ہوا پھر عباسیوں کے

۱- ابن رستہ صفحہ ۱۶۹ ۲- سفرنامہ سلیمان صفحہ ۸۸ و بلدان یعقوبی صفحہ ۳۶۰، ۳- فتح اندلس ابن القوطیہ صفحہ ۶۷ ۴- ابن خلدون ج ۱ صفحہ ۲۱۱ مصر و مونس فی اخبار تونس صفحہ ۳۳، ۵- الاستبصار فی عجائب الامصار (مطبوعۃ دیانا) صفحہ ۲۰ ۶- بلدان یعقوبی صفحہ ۳۴۸ ۷- ابن حوقل صفحہ ۲۸ ۸- ابن جبیر صفحہ ۳۲۷ ۹- صفۃ الیطالیاء ادربیسی صفحہ ۸۵

عہد میں صور میں وہ منتقل^۱ ہوا، سلطان صلاح الدین کے زمانہ میں بیروت اس کا صدر مقام تھا،

مصر میں جنگی جہازوں کے بہت سے کارخانے قائم ہوئے، بقول مقریزی کے مصر میں سب سے پہلا کارخانہ جزیرہ مصر میں ۵۴ھ میں قائم ہوا، اس مقام کا نام مقریزی کے زمانہ میں (ہجری ۷۶۵-۸۴۵) روضہ تھا، عباسیہ کے زمانہ میں احمد بن طولون والی مصر نے یہاں جنگی جہازوں کی تعمیر کا کام شروع کیا، امیر محمد بن اخشید (ہجری ۳۲۳-۳۳۴) نے اس کو بند کر کے فسطاط مصر کے ساحل پر دوسرا کارخانہ قائم کیا، مصر کے مقام مقس پر معز لدین اللہ الفاطمی (ہجری ۳۶۵) نے دارالصناعہ بنایا، جس میں چھ سو جنگی جہاز تیار ہوئے، جو ہر حیثیت سے بے مثال تھے، فاطمیوں کے عہد میں قاہرہ، اسکندریہ اور دمیاط میں دارالصناعہ قائم کئے گئے، سلطان صلاح الدین نے بھی صلیبی جنگوں کی بحری ضرورتوں کا لحاظ کر کے ادھر توجہ کی اور مصر کے شہر فیوم کی آمدنی اور بہنسا، وید، سقط، ریشین، اشمونین، اسیوطیہ، اخمیمہ، اور قوصیہ کے جنگلوں کی لکڑیاں اس کے لئے وقف کر دیں، اسکے بعد مصری ممالک کے زمانہ میں سلطان رکن الدین بیرس نے اسکندریہ اور دمیاط میں کارخانے قائم^۲ کئے،

فاطمیوں کے زمانہ میں مصنوعی بحری لڑائیاں بھی ہوتی تھیں^۳،

ڈوبے ہوئے جہازوں کو نکالنا | بحریات میں عربوں کی ذہنی اور عملی جولانی نے یہاں تک ترقی کی تھی کہ ڈوبے ہوئے جہازوں کو نکالنے کی تدبیر بھی اُن کے ذہن میں آئی، حکیم ابو الصلت امیہ بن عبدالعزیز اندلس کا

^۱- بلاذی صفحہ ۱۱۷ و ۱۱۸ -^۲ تفصیل کیلئے دیکھو خطط مصر للمقریزی جلد

ثالث صفحہ ۳۱۳-۳۲۰ مطبعة النيل مصر^۳ خطط مصر ایضاً

حکیم تھا، جس کو ریاضی و ہندسہ میں پوری مہارت تھی، وہ اتفاق سے سنہ ۵۱۰ء میں مصر آیا، یہاں تانبے سے بھرا ہوا ایک جہاز اسکندریہ کے ساحل میں ڈوب گیا ابو الصلت نے اُسکے نکال دینے کا دعویٰ کیا، حکومت وقت نے اس کے لئے تمام سامان کر دیا، ابو الصلت نے جرثقیل کے بڑے بڑے آلات بنائے، اور ان کو ایک بڑے جہاز میں نصب کرایا، پھر اس جہاز کو لہجاکر اس ڈوبے ہوئے جہاز کی مقابل سطح پر کھڑا کیا، جرثقیل کے آلات میں ریشم کی ڈوریاں لگی تھیں، وہ ڈوریاں چھوڑی گئیں، غوطہ خوروں نے ان ڈوریوں کو ڈوبے ہوئے جہاز کے مختلف حصوں میں اٹکایا پھر آلات کے ذریعہ سے ان ڈوریوں کو لپٹ کر ڈوبے ہوئے جہاز کو اٹھایا گیا، یہاں تک کامیابی ہوئی کہ جہاز پانی کی سطح تک آگیا، اور لوگوں نے دیکھ لیا، مگر یہاں پہنچکر ریشمی ڈوریاں ٹوٹ گئیں، اور جہاز دوبارہ سمندر میں ڈوب گیا، ابو الصلت کو گو ناکامی ہوئی، اور اس کی سزا میں وہ قید بھی ہوا، مگر تجربہ کی اصولی کامیابی میں کوئی شک نہیں رہا، اور آج دیا اس کامیابی کو دیکھ رہی ہے،^۱

جہاز کے افسر اور عملہ مسعودی (سنہ ۳۰۳ھ) کے بیان سے معلوم ہو چکا ہے، کہ جہاز میں دو قسم کے عملہ ہوتے تھے، رؤساء، یعنی افسران بالا، اور اصحاب الارجد (پاؤں والے) یعنی معمولی عملہ، بحر ہند کے جہازوں میں غالباً انہیں کا نام باناتیہ تھا، (عجائب الهند صفحہ ۸۵-۷۶) ناخدا و رئیس دربان وغیرہ الفاظ کو ہم معنی بولے گئے ہیں، مگر بحری سیاحوں کے مختلف بیانون سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ رفتہ رفتہ یہ الفاظ الگ الگ معنوں میں محدود ہو گئے، ناخوذہ (ناخدا) جہاز کے مالک کو کہتے تھے، جس کا جہاز میں ہونا ضروری نہ تھا، ربان (رہبان) جہاز کا کپتان دیدبان جہاز

^۱ طبقات الاطباء، بن ابی اصیبعہ جلد دوم صفحہ ۵۳ مصر،

کا نگران، معلم جہاز کے فلکی آلات اور نقشوں کا ماہر، اشتیام جہازی مسافروں کا نگران، ابن بشار مقدسی نے چوتھی صدی ہجری میں جہاز کے حسب ذیل اشخاص کا ذکر کیا ہے،

من ربانین و اشاتمہ و ریاضین کپتان اور مسافروں کے نگران
و وکلاء و تجار۔
اور ریاضی داں اور ایجنٹ
اور سوداگر،

اشاتمہ کا واحد اشتیام ہے، لسان العرب میں ہے، اشتیام رئیس الرکاب، ریاضی کا نام متاخرین میں معلم ہو گیا، اور آجکل اس کا ترجمہ »پائلٹ« کیا جاتا ہے،

جہاز ساز و جہازران | عربوں کے پاس دو مرکزی سمندر تھے، ایک خلیج فارس سے لے کر چین تک اور دوسرا اسکندریہ سے لے کر اندلس تک، ان دونوں سمندروں میں دو مختلف قوموں سے ان کا سا جہا تھا، خلیج فارس و بحر عرب میں اہل فارس سے اور بحر روم میں رومیوں یا یونانیوں سے، چنانچہ جہازرانی اور جہاز سازی میں بھی ان دونوں سمندروں میں ایک ایک قوم سے واسطہ تھا، اسکندریہ سے لے کر اندلس تک عربوں کے ساتھ رومی، اور سیراف سے لے کر چین تک فارسی ان کے ساتھ تھے، بلکہ چوتھی صدی کا سیاح بشاری مقدسی (سنہ ۲۷۵ھ) خلیج فارس اور بحر عرب کے سلسلہ میں کہتا ہے، کہ

و ان اکثر صنایع المراكب جہازوں کے اکثر کاریگر اور
و ملاحیہا فرس ملاح فارسی لوگ ہیں،
(صفحہ ۱۸ لیدن)

اس موقع پر اگر بے محل گفتگو کا مجھ پر اعتراض نہ کیا جاتا تو

میں ان پارسی آبادیوں کی نسبت جو سندھ سے لے کر گجرات تک اکثر سواحل پر قائم ہیں، یہ ثابت کرتا کہ یہ حضرت عمر رضی اللہ عنہ کے زمانہ میں ایران سے بھاگ کر ہندوستان نہیں آئے تھے، بلکہ میکڑوں برس پہلے سے وہ تجارتی اغراض سے بحری سفروں کے ذریعہ سے آمد و رفت رکھتے تھے، تیسری اور چوتھی صدی ہجری تک وہ تجارت و جہاز رانی میں عربوں کے ساتھ نظر آتے ہیں، ایران میں ان کی سب سے بڑی آبادی فارس کے صوبہ میں تھی، جو خلیج فارس پر آباد ہے، اور جہاں سے بحری تعلقات ہندوستان کے ساتھ برابر قائم تھے،

چوتھی صدی میں جب بے تعصب دیلمیوں کی حکومت تھی ہر جگہ ایرانی پھیلے ہوئے تھے، حتیٰ کہ عدن اور جدہ تک پر انہیں فارمیوں کا قبضہ تھا، (دیکھو اصطخری صفحہ ۸۹ و ۹۶) خود جہازرانوں کے ناموں پر نظر ڈال لو، حقیقت معلوم ہوگی،

ملیبار اور مصر و عرب کے درمیان جو عرب جہازراں تھے، انہوں نے ملیبار ہی میں سکونت اختیار کر لی تھی، ان کو عرف عام میں موپلہ کہتے ہیں، یہ بہادر جہازراں ملیبار اور مصر اور عرب بندرگاہوں کے راجاؤں، امیروں اور سلطانوں کے درباروں میں بڑا اثر رکھتے تھے، آخر دسویں صدی ہجری کے شروع میں پرتگالیوں نے یہاں آ کر ان کے عروج و اقبال کا بیڑہ غرق کر دیا،

دنیا کی یہ بڑی ناقدردانی ہٹے کہ ان بہادر عرب جہازرانوں کے نام بھی تاریخوں میں نہیں ملتے، جنہوں نے اپنی جانیں دے دیکر دنیا کو فائدہ پہنچایا، آج ضرورت ہے کہ ان محسنوں کے ناموں کی تلاش کی جائے، جنہوں نے مشرقی سمندروں کے دیوتاؤں کو اپنی جرأت و ہمت سے زیر کیا، ہم ذیل میں ان جہازرانوں کے نام لکھتے ہیں، جن کا پتہ مجھ کو

مطالعہ میں لگتا رہا ہے،

- ۱۔ سلیمان (سنہ ۵۲۲۵)
- ۲۔ ابوالحسن علی بن شادان سیرافی (سنہ ۵۲۵۵)
- ۳۔ ابوالزہر برختی ناخدا (سنہ ۵۳۰۰)
- ۴۔ احمد بن علی بن منیر ناخدا،
- ۵۔ مرودیہ بن زراہخت (چین تک جانے والا)
- ۶۔ عبیرہ کرمانی،
- ۷۔ شہریاری، (چین تک جانے والا)
- ۸۔ ابو عبد اللہ محمد بن بابشاد بن حرام بن حمویہ سیرافی ناخدا،
- ۹۔ عمران الاعرج،
- ۱۰۔ مردانشاہ ناخدا،
- ۱۱۔ جمود کوتاہ ناخدا،
- ۱۲۔ عبدالواحد،
- ۱۳۔ یزید عمانی،
- ۱۴۔ محمد عمانی،
- ۱۵۔ عبد اللہ بن جنید،
- ۱۶۔ جعفر بن راشد معروف بابن لاکیس،
- ۱۷۔ بزرگ بن شہریار ناخدا،
- ۱۸۔ اسماعیل بن ابراہیم بن مرداش معروف بہ اسماعیلویہ ناخدا،
(سنہ ۵۳۱۷)
- ۱۹۔ راشد الغلام بن بابشاد (سنہ ۵۳۰۵)

یہ کل کبے کل تیسری صدی کے خاتمہ میں تھے، اور سلیمان کے
سوا باقی کل نام صرف ایک کتاب عجائب الہند ابن شہریار سے چنے

گئے ہیں، یہ سب کے سب خلیج فارس سے چین تک جاتے تھے، فارس کے علاقہ میں جو خلیج فارس کی پشت پر واقع ہے زمانہ مدید سے یمن کے قبیلہ ازد کے لوگ آباد تھے، جن میں سے آل جلندی مشہور ہیں جن کا دوسرا نام آل عمارہ ہے، یہ فارس سے لیکر کرمان کی سرحد تک پھیلے ہوئے تھے، اور خلیج فارس کے سواحل پر ان کے قلعے تھے، سمندر کی دیکھ بھال اور اس کا بحری محصول وہی وصول کیا کرتے تھے^۱،

عراق میں دجلہ و فرات کی وادیوں میں مضر و ربعیہ کی آبادیاں تھیں، آل مظفر بن جعفر بھی سواحل فارس پر آباد تھے^۲، آل حنظلہ بنی امیہ کے زمانہ میں بحریں سے جہازوں پر بیٹھ کر فارس میں جا کر آباد ہو گئے تھے، مامون نے عمر بن ابراہیم کو قطریہ سے بحری جنگ و مقابلہ کے لئے نامزد کیا تھا، اور اس کا خاندان بھی فارس کے ایک گوشہ پر قابض تھا، اسی کے خاندان کا وہ ممبر تھا، جس کو یعقوب صفار نے سیراف میں گرفتار کرا کے قید کر دیا تھا، اسی طرح آل ابی زہیر مدینی جو سامہ بن لوی کے قبیلہ کی طرف منسوب تھے، خلیج فارس کے سواحل پر آباد تھے، انہیں بنی سامہ بن لوی کے لوگ بحرین میں بھی تھے، اور بحریند کو عبور کر کے سندھ پر بھی حکمراں ہو گئے تھے^۳،

الفرض خلیج فارس کے سواحل اور ممالک پر بکثرت عرب آباد تھے، چوتھی صدی کے شروع میں مسعودی نے بحر روم کے دو ماہر جہازرانوں کا ذکر کیا ہے، ایک زرافہ والی طرابلس الشام کا غلام، اور دوسرا احمدص کے ساحلی شہر جیلہ کا عبداللہ بن وزیر، اس دوسرے کی نسبت وہ کہتا ہے، کہ اس وقت یعنی سنہ ۳۳۲ ہجری میں بحر روم کا اس سے زیادہ

^۱ اصطخری صفحہ ۱۴۰ و ۱۴۱ ^۲ اصطخری صفحہ ۱۴۲ و ۱۴۳، ^۳ ابن خلدون

واقف کار کوئی نہیں، بڑے بڑے ملاح بھی اس کی بات مانتے ہیں، (مروج الذهب ج ۱ صفحہ ۲۸۲ پیس)

اسی طرح وہ بحر حبشہ کے ذکر میں حسب ذیل جہازرانوں کا ذکر کرتا ہے، یہ کل سیراف کے تھے، اور سنہ ۳۰۰ھ کے پس و پیش میں سیراف و عمان سے مدگاسکر تک جاتے تھے، (مروج الذهب ج ۱ صفحہ ۲۳۳ و ۲۳۴ پیس)

۱۔ محمد بن زید بود،

۲۔ احمد بن جعفر سیرافی،

۳۔ عبد السمہ بن جعفر سیرافی،

۴۔ عبد الرحیم بن جعفر سیرافی،

۵۔ جوہر بن احمد،

ان میں سے اکثر انہیں جہازوں میں ڈوب کر مر گئے، اصطخری چوتھی صدی کے وسط میں سیرافی جہازرانوں کے ذکر میں کہتا ہے کہ،

یہ لوگ اپنی تمام عمر جہازوں میں بسر کرتے ہیں، یہاں تک کہ ایک شخص کا حال معلوم ہوا، جو چالیس برس جہاز سے باہر نہیں نکلا، جب ایک جہاز ٹوٹ جاتا تو دوسرے جہاز میں

چلا جاتا، (صفحہ ۱۳۸)

عمان سے مدگاسکر تک جو جہازران جاتے تھے وہ قبیلہ ازد کے عمانی تھے^۱۔

ان جہازرانوں کے ذریعہ ساحلی ملکوں کو جو مالی فائدے پہنچتے تھے، ان کے سبب سے ان ملکوں کے راجہ ان کی بڑی قدر کرتے تھے، محمد بن بابشاد ناخدا جس کا پورا نام ابو عبد اللہ محمد بن بابشاد بن حرام بن حمویہ سیرافی تھا، اور جس کا زمانہ تیسری صدی ہجری کا آخر تھا^۲۔

^۱ مروج الذهب ج ۱ صفحہ ۲۳۲، ^۲ عجائب الهند صفحہ ۲۵

ایک ہندو راجہ نے اس کی یہ قدردانی کی کہ ناخداؤں اور ملاحوں کے حلقہ میں اس کی تصویر بنوائی^۱، اسی طرح کالی کٹ میں جو عرب ملاح اور نا خدا اپنے جہاز لے جاتے تھے، ان کی بڑی قدانی ہوتی تھی^۲۔

جزیرہ اقیس جو بحرین کے پاس عرب آبادی تھی، یہاں کے جہازراں اپنے جہازوں اور کشتیوں کی کثرت کے سبب سے ہندی بادشاہوں کے یہاں بڑی عزت رکھتے تھے^۳۔

چوتھی صدی ہجری کے مشہور جہازراں یہ تھے،

۱۔ احمد بن تیروہ،

۲۔ خواشیر بن یوسف بن صلاح الارکی (سنہ ۴۰۰) دیو گڑھ ہندوستان کو جہاز لے جاتا تھا،

پانچویں صدی کے جہازرانوں میں یہ اشخاص خاص ذکر کے قابل ہیں

۱۔ محمد بن شاداں،

۲۔ سہل بن ابان،

۳۔ لیث بن کہلان،

ان کے علاوہ چند مشاہیر کے نام اور ہیں،

۴۔ عبدالعزیز بن احمد مغربی،

۵۔ موسیٰ قنذرانی،

۶۔ میمون بن خلیل،

۷۔ احمد بن محمد بن عبدالرحمان بن ابوالفضل ابوالمغیری،

چھٹی صدی میں،

۸۔ لیث بن کہلان کا پوتا جو سنہ ۵۸۰ ہجری میں موجود تھا^۴۔

۱۔ عجائب الہند صفحہ ۹۵، ۲۔ فرشتہ بحوالہ تاریخ ملیار، ۳۔ معجم البلدان

یا قوت لفظ قیس، ۴۔ سفرنامہ ابن بطوطہ جلد ۲ صفحہ ۱۳۰، مصر،

آلہویں میں، محمد بن عمر بن فضل بن دویک بن یوسف بن حسن بن حسین بن ابی معلق السعدی بن ابی البرکات نجدی، اور ابراہیم ناخدا جس کے چہرہ جہاز تھے جو گندھار، (ساحل ہند) سے چین جاتے تھے^۱، اس زمانہ کے ایک ممتاز جہازران کا نام معلم حسن تھا، جو نادیر (گجرات) اور عرب کے درمیان سفر کرتا تھا، اس کا مزار نادیر کے باہر ہے، اور اس پر سنہ ۷۲۱ ہجری کندہ ہے^۲، معلم ہنتاس کے نام سے اب وہ معروف ہے،

نویں صدی میں،

- ۱۔ محمد بن عمر کا بیٹا ماجد بن محمد بن عمر سعدی نجدی،
- ۲۔ ماجد کا بیٹا شہاب الدین احمد سعدی نجدی (سنہ ۸۸۰ھ)
- ۳۔ سلیمان المہری^۳

دسویں صدی کے عرب ملاحوں میں سے صرف دو نام اب تک ہم کو معلوم ہوئے ہیں^۴۔

- ۱۔ معلم حبوت المہری،
- ۲۔ محمد عسلی ناخدا،

یہ دونوں عرب اور گجرات کے درمیان سلاطین گجرات کے اخیر عہد میں آمد و رفت رکھتے تھے، اس کے بعد ترکوں کا عہد شروع ہوتا ہے، جس میں خیر الدین باربروسہ، پیالے پاشا، طرغود رئیس، صالح رئیس، امیر

^۱ فوائد صفحہ ۷ و ۸، ^۲ سفر نامہ حرمین مولوی رفیع الدین مراد آبادی المتوفی سنہ ۱۲۱۸ھ قلمی ^۳ ان جہازرانوں کے نام کتاب الفوائد فی اصول البحر و القواعد وغیرہ رسائل مطبوعہ پیرس سے چنے گئے ہیں، سنہ ۱۹۲۱ء-۱۹۲۳ء۔
^۴ یہ دو نام ظفرالوالہ بمظفروالہ آصفی کی گجراتی کی عربی تاریخ میں ہیں، پہلا نام صفحہ ۲۵۷ میں ہے اور دوسرا صفحہ ۲۱۸ میں،

البحر سیدی علی اور پیدی رئیس مشہور جہاز راں گذرے ہیں،
 بحر ہند و عرب کے آمد و رفت | عراق اور عرب کے سواحل سے جن
 کے راستے اور بندر جن جزیروں اور بندرگاہوں میں جہاز
 آتے جاتے تھے، سلیمان مہری نے نویں صدی میں اپنی کتاب قلاوۃ الشمس
 و استخراج قواعد الاسوس میں ان کے نام اور راستے گنائے ہیں، چنانچہ
 اس نے اپنے چوتھے باب میں حسب ذیل جزیروں اور ساحلوں کے نام
 بتائے ہیں: زیلع، (افریقہ) سومال، (افریقہ) جزیرہ قمر، زربن، سقوطرہ،
 قال، دیپ، انڈمان، تاج باری، سیلون، جاوہ، اور سیام کے سواحل،
 چھٹے باب میں حسب ذیل بندر گاہوں کے درمیان کی، آمد و رفت
 کی راہیں بتائی ہیں،

باب المندب	سیان	دیپ (ٹھٹھ)	دیپ
سیان	جدہ	دیو	مسقط
سیان	سواکس	کھمبات	عدن
دیو	دیپ	ذیل (ٹھٹھ)	عدن
سندا پور (چندا پور)	عدن	ظفار (یمن)	گجرات
ہنور (کارومنڈل)	عدن	قلبات	گجرات
کالی کٹ	جروپن	عدن	ملیبار
دیو	ملاگا	عدن	برمز خلیج فارس
دیو	بنگالہ شانی جام (چانگام)	دیو	مشقاص
سواکن (افریقہ)	عدن	دیو	شحر و عدن
زیلع (حبشہ)	گجرات	مہایم (بمبئی)	عرب
براہ	گجرات	ملاگا	عدن
عدن	گجرات	چانگام	عرب
فشن	گجرات		

عربوں کی بحری ترقی کا خاتمہ | عربوں کی بحری ترقی کا خاتمہ دسویں صدی ہجری میں ہو جاتا ہے، اب بحر روم میں عثمانی ترکوں کا دخل و عمل ہوتا ہے، بحر احمر میں مملوک سلاطین مصر کے جہازات پھرتے ہیں، عثمانی ترک عراق اور مصر پر قبضہ کر لینے کے بعد خلیج فارس اور بحر احمر میں بھی چلے آتے ہیں، مملوک مصریوں کا مشہور جہازان نویں صدی میں فولاد بن محمد ترکمانی تھا، جو بائیس جہازانوں کے ساتھ ایک دفعہ بحر ہند میں سفر کر رہا تھا، لیکن عرب جہاز رانوں کے فنی معلومات کے سامنے وہ سب دم بخود تھے^۱۔

اب بحر روم پر ترکوں کا عمل دخل تھا، یورپ کے تاجروں کو مشرق تک پہنچنے کے لئے اب ایک ایسے بحری راستہ کی تلاش ہوئی جس میں وہ بحر روم کے ترکی جہازوں سے بچ کر نکل سکیں، اسی کوشش میں کولمبس نے امریکا کا اور واسکو ڈی گاما نے افریقہ کی پشت پر سے ہندوستان کا راستہ نکالا، اور پھر اس کے بعد پرتگالی، بعد ازیں ہولینڈی، فرانسیسی اور انگریزی جہازوں نے مشرق کے بحری ساحلوں پر قبضہ جمانا شروع کیا، اب تک خلیج فارس، مصر، عرب، حبش، افریقہ، ہندوستان، چین اور جزائر ہند کی بحری تجارت پر تنہا عرب جہازان حکومت کر رہے تھے، دفعۃً ان نووارد جہازانوں کے آنے سے عربوں کے ہزار سالہ نظام بحری کے شیرازے بکھرنے لگے، خصوصاً پرتگالیوں نے اس ظلم اور سفاکی کے ساتھ عرب ساحلوں اور جہازوں کو برباد کرنا شروع کیا کہ چند ہی سال کے بعد عرب، ایک ایک ساحل اور جزیرہ سے بے دخل ہونے لگے، مصر کے مملوک بادشاہ اور ترکی کے سلطان، سلطان سلیمان اور سلطان سلیم نے بحر عرب اور بحر ہند میں ان پرتگالیوں سے لڑنے کے لئے خلیج فارس اور سویس سے اپنے

جنگی جہاز بھیجے، جن کے ساتھ گجرات اور بیجاپور کے بادشاہوں اور ملیار کے راجہ زیمورن نے مل کر ان پرتگالیوں کا مقابلہ کیا، مگر مشرق کا یہ متحدہ بیڑا مغربی حملہ آوروں سے شکست کھا کر ایسا ڈوبا کہ آج تک پھر نہ اُبھرا، سنہ ۱۵۳۱ء - ۱۵۰۷ء میں ملک اشرف قانصو سلطان مصر نے سواحل پر پرتگیزیوں سے بحری لڑائی کی، پھر سلطان سلیمان والی قسطنطنیہ نے سنہ ۱۵۴۵ء - ۱۵۳۸ء میں گجرات کے ساحل پر دوبارہ جنگ کی، مگر ناکامی رہی، انہیں حوادث میں عربوں کی جہازرانی کا بیڑا غرق ہو گیا، گو بعض بعض تجارتی بادبانی جہاز اس کے بعد مدت تک عرب ملاح مدراس و بنگال لانے رہے، مگر ان کی مثال استثنائی واقعات کی ہے، ملیار کے عرب نوآباد موبلا جن کی دولت کا مدار مصر، عرب، عراق، مدراس اور جزائر ہند کی تجارت پر تھا، ان کی بحری عزت کا خاتمہ ہو گیا۔^۱

عربوں کی بحری تصنیفات

عرب جہازرانوں کے پاس ستاروں کی شناخت، ہواؤں کی دریافت، اور ملکوں اور جزیروں کی واقفیت، اور سواحل کے طول و عرض بلد کا علم سفینوں سے زیادہ سینوں میں محفوظ رہتا تھا، اور غالباً یہ علم موروثی تھا، جو باپ سے بیٹے کو منتقل ہوتا تھا، اس کے علاوہ پر جہازراں کے پاس سمندروں، اور ان کے ساحلی شہروں اور جزیروں کا ایک نقشہ ہوتا تھا، جس کو بحر روم والے کمپاس^۲، اور خلیج فارس اور بحر ہند والے رہنامہ اور اس کو عربی میں بگاڑ کر رہمانی کہتے تھے^۳، اسی قسم کے رہناموں کی تالیف و تدوین

۱- ان بحری لڑائیوں کے تفصیلی حالات تحفة المجاہدین (تاریخ ملیار) ریاض السلاطین (تاریخ بنگال) اور ظفر الوالہ (تاریخ گجرات) وغیرہ میں ہیں،

۲- مقدمہ ابن خلدون صفحہ ۴۵ مصر، الفوائد صفحہ ۲۷، ۲- الفوائد ابن ماجد صفحہ ۳

سے اس فن کی کتابوں کا آغاز ہوا، ابن ماجد نے لیث بن کہلان کے ہاتھ۔
 کا ایک رہنامہ جس پر سنہ ۵۸۰ء لکھا ہوا تھا، دیکھا تھا، حضرت علی رضی
 اللہ تعالیٰ عنہ کی طرف ایک مثنوی (ارجوزۃ) منسوب ہے، جس میں منازل
 فلکی اور ستاروں کے اشکال نظم کئے گئے ہیں، (صفحہ ۱۶۳ پیرس)

اس قسم کے رہناموں کے دو اور مؤلف محمد بن شادان اور سہل ابان
 تھے، ان رہناموں کا آغاز اَنَا فَتَحْنَا لَكَ فَتْحًا مُبِينًا، کی متبرک آیت سے کیا
 گیا تھا، لیکن نہ ان میں اشعار تھے، اور نہ ہر مقام کا ستاروں کے ذریعہ سے
 اندازہ تھا، اسی قسم کی صرف ایک کتاب ابن ماجد کو ملی تھی، مگر اس
 کا اول و آخر نہ تھا، اور نہ اس کے معلومات صحیح تھے^۱، ابن ماجد نے
 اپنی کتاب الفوائد میں محمد بن شادان کی تصانیف کا نام دو تین مقاموں پر لیا
 ہے^۲، جس سے معلوم ہوتا ہے کہ اس باب میں اس کی کتابوں کو کچھ
 اہمیت حاصل تھی، لیث بن کہلان، محمد بن شادان اور سہل بن ابان کی کتاب
 کا ذکر ابن ماجد نے حادیۃ الاختصار کے ان شعروں میں بھی کیا ہے^۳،

ونظم تالیف ابن کہلان وسہل واللیث بن ابان

ذوی النہی ومصلحین^۴ الشان زخرف ربی لہم الجنان

اس قسم کے اشعار میں عرب ماخذوں کے بعض معلومات نظم کر دیئے
 گئے تھے، جن کو جہازراں یاد کر لیتے تھے، اور یہ سرمایہ ایک سے
 دوسرے کو منتقل ہوتا رہتا تھا^۵،

بزرگ بن شہر یار ناخدا کی تصنیف عجائب الہند جو چوتھی صدی کے
 سرے پر لکھی گئی ہے، جہازرانوں کے صرف حکایات و مشاہدات پر مشتمل
 ہے، البتہ مسعودی کے بیانات جن کو اس نے مروج الذهب کے مقدمہ میں

^۱ الفوائد صفحہ ۳، ^۲ الفوائد صفحہ ۱۴ و ۳۱، ^۳ الفوائد صفحہ ۸۹،

^۴ بکذا، ^۵ العمدۃ المہریہ سلیمان مہری صفحہ ۱۱،

درج کیا ہے، بہت حد تک محققانہ ہیں؛ ایک جہازراں احمد بن تیروہ نے جو چوتھی صدی میں غالباً تھا، اس فن پر کچھ کتابیں لکھی تھیں، خواشیر بن یوسف بن صلاح الارکی کی بھی کوئی کتاب تھی، یہ چوتھی صدی میں ہندوستان تک آتا تھا، آٹھویں اور نویں صدی ہجری میں محمد بن عمر اور اس کے بیٹے ماجد بن محمد بن عمر نے بحر قلزم اور بحر عرب پر ایک دو رسالے اور منظومے لکھے تھے، ماجد بن محمد بحر قلزم کا بڑا ماہر جہازراں تھا، جہازی اس کو ربان البرین کہتے تھے، اس کے ایک منظوم رسالہ کا نام حجازیہ تھا، جس میں ہزار شعر تھے^۱، ماجد کے بیٹے احمد بن ماجد نے نویں صدی اور سلیمان مہری نے دسویں صدی کے وسط میں بکثرت کتابیں اور رسالے لکھے، ان دونوں کی کتابیں پیرس کے قومی کتب خانہ میں تھیں، جن کو سنہ ۱۹۲۸ء میں عکس لیکر مع ایک فرنچ ضمیمہ کے تین جلدوں میں شائع کیا گیا ہے،

اس فن کا سب سے پہلا مدون در حقیقت یہی اسد البحر شہاب الدین احمد بن ماجد بن محمد بن عمر بن فضل بن دویک بن یوسف بن حسن بن حسین بن ابی مغلق سعدی بن ابی البرکات نجدی ہے، جہازراں اس کا موروثی پیشہ تھا، اس نے اپنی کتاب الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد سنہ ۸۹۵ھ^۲ میں پچاس برس کے تجربہ کے بعد لکھی^۳ ہے، اس فن میں اس کے نظم و اثر^۴ رسائل اور تصنیفات کی تعداد ۲۵ ہے، جس کی تفصیل حسب ذیل ہے،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
۱	الفوائد فی اصول علم البحر و القوائد	یہ کتاب بارہ (۱۲) فائدوں پر مشتمل ہے، پہلا فائدہ چاند کی منزلوں اور برجوں کی

^۱ الفوائد صفحہ ۴، ^۲ الفوائد صفحہ ۷۵، ^۳ الفوائد خاتمہ، ^۴ الفوائد صفحہ ۴۸، ^۵ الفوائد صفحہ ۷۸،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		تقسیم میں، دوسرا جہازوں کے ضروری معلومات و صفات میں، تیسرا ستاروں کی مشہور شکلوں میں، چوتھا منازلِ قمر اور خانوں ^۱ میں، پانچواں ریاضی و فلکی علوم کی ضرورت میں، چھٹا دیرہ میں، ساتواں ہواؤں میں، آٹھواں جہاز کے انتظامات اور سمندروں کے سواحل میں، نواں ستاروں سے ملکوں کی شناخت اور تین قسم کے جہاز رانوں کے یمن میں، دسواں مشہور جزیروں میں، یعنی جزیرۃ عرب، جزیرۃ القمر، جس کا دوسرا نام مدگاسکر ہے، سوماترہ، جاوا، غور، سیلون زنجبار، بحرین، جزیرہ، ابن جادان، اور سقوطرہ، گیارہواں موسموں میں، بارہواں بحر احمر کی شاخوں اور جزیروں میں، مصنف نے اس کتاب میں جا بجا قطب نما کا حوالہ دیا ہے۔
۲	حواہیہ الاختصار فی اصول علم البحار،	یہ کتاب رجز یعنی منظوم مثنوی ہے، اس میں گیارہ (۱۱) فصلیں ہیں، پہلی میں ان اشارات کا ذکر ہے، جن کی ضرورت جہاز رانوں کو ہے، دوسری میں منزلوں اور خانوں

^۱ - دائرۃ اقیہ کے ۳۲ حصوں میں سے ہر حصہ کو خن (خانہ) کہتے ہیں، العمدۃ المہریہ سلیمان مہری صفحہ ۱۲،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		کا بیان، تیسری مختلف قوموں کی جنتریوں میں، چوتھی بعض ستاروں میں، پانچویں عرب، حجاز، سیام، افریقہ، خلیج بربر، سومال، اور جزائر قمر، (مدگاسکر) کے تعین مقام میں چھٹی عجم، ہندوستان، بنگالہ، سیام، جزیرہ مہراج اور چین میں، ساتویں سوماترہ، مدگاسکر، یمن، سواحل حبشہ، سومال، مکران میں، آٹھویں عرب کی خشکی سے ہندوستان کی خشکی تک کے حسابات میں، نویں بحر ہند کے سواحل میں، دسویں اس بحر محیط کے بہاؤ کے بیان میں جو ہندوستان، چین اور افریقہ کے بیچ میں ہے، گیارہویں اس تقویم میں جس سے شب و روز کے اوقات کا شمار اور طوفان کی آمد کا حساب معلوم ہو،
۳	ارجوزہ (مثنوی) المعربہ	خلیج بربر سے باب الہند (المنذب) ملک عرب اور زیلع (واقع افریقہ) کا قیاس،
۴	قبلۃ الاسلام فی جمیع الدنیا	دنیا کے ہر حصہ اور سمندر سے قبلہ کی تعین کا طریقہ، مصنف اس علم میں تکمیل کی اولیت کا دعویٰ کرتا ہے،
۵	ارجوزہ برّ العرب	خلیج فارس سے ملک عرب،
۶	ارجوزہ فی قسمة الجملہ علی انجم نبات نعش	بنات النعش کے ستاروں میں،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
۷	کنز المعاملة،	سمندر کے نا معلوم امور اور ستاروں اور برجوں اور ان کے ناموں میں برہند، اور برہ عرب میں،
۸	ارجوزة،	
۹	ارجوزة میمة،	
۱۰	ارجوزة خمسة،	
۱۱	ارجوزة،	رومی مہینوں کے شمار میں،
۱۲	ارجوزة ضربیة الضرائب	
۱۳	قصيدة مکيه،	مکہ سے جدہ، قرنک، کالی کٹ، دیبل، (سندھ) کوکن، گجرات، اور ہرمز تک،
۱۴	نادرة الابدال،	
۱۵	ذهبية،	بعض آلات کے بیان میں،
۱۶		دس متفرق رسائل، متفرق بحری و فلکی مباحث میں،

سلیمان مہری دسویں صدی کے شروع میں تھا، اس نے پہلے رسالہ علم
التواریخ کے مقدمہ میں سنہ ۹۰۰ھ کا حساب لگایا ہے، اور اس کی کتاب
العمدة المہریہ سنہ ۹۱۷ء کی تالیف ہے، تصانیف کی فہرست یہ ہے:

شمار	کتاب کا نام	مضامین
۱	قلادة الشمس في علم التواریخ،	مختلف قوموں کی جنتریوں اور سالناموں کی تشریح،
۲	تحفة الفحول في تمہید	جہازرانوں کے بعض اصطلاحات کی تشریح،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
	الاصول،	پھر خلیج فارس، بحر عرب، اور بحر ہند کے ایک جزیرہ اور بندر کا تعین ستاروں کی سمت اور سیدھ سے، اس کتاب میں مدراس، گجرات اور سندھ کے بندر گاہوں کے ساتھ بنگالہ اور اس کے بندر گاہ چاٹگام، (شانی جام) کا نام بکثرت آتا ہے، ابن ماجد کے یہاں بنگالہ (بنجالہ) کے بجائے بنگ (بنج) نام آیا ہے،
۳	العمدة المہریة فی ضبط العلوم البحریة،	یہ سلیمان کی سب سے بہتر تصنیف ہے، کتاب سات بابوں پر منقسم ہے، پہلا باب جہازرانوں کی اصطلاحات اور فلکی معلومات پر ہے، دوسرا ستاروں کے ناموں اور قطب شمالی، جاہ، فرقہ، میخ کو دیکھ کر آنکھوں پر انگلیوں کو رکھ کر مسافت دریافت کرنے میں، تیسرا عجم، جزائر عجم، بحر عرب، زیلع، سومال، سیام، چین، اور ماچین کی سیدھ کی دریافت میں، چوتھا جزیرہ قمر، (مدگاسکر) جزیرہ زریں، جزیرہ مقوٹری، جزیرہ قال، جزیرہ دیپ، جزیرہ سیلون، جزیرہ انڈمان، جزیرہ ناگ باری، جزائر سیام، جزیرہ سومائرا، جزیرہ جاوہ، اور جنوبی مشرقی جزیروں کے پہچانتے میں، پانچواں عرب و عجم و ہند، اور

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		دیبل (ٹھٹھ) واقع سندھ سے دیپ تک
		دیو " مسکت، (مسقط) "
		کھمبایت (کاٹھیاواڑ) " عدن "
		دیبل (ٹھٹھ) واقع سندھ " عدن "
		چندا بور (گوا) " عدن "
		ہنور (احاطہ بمبئی) " عدن "
		کالی کٹ " گروفن "
		دیو " ملاگا "
		دیو " بنگالہ یعنی چائنگام "
		ملاگا " عدن "
		چائنگام " ساحل عرب "
		خاتمہ، چند ہدایات،
	المنہاج الفاخر فی علم البحر الزائر،	اس کتاب میں ایک مقدمہ، چھ باب اور خاتمہ ہیں، مقدمہ مصنف کے اختیار کردہ فلکی و نجومی امور کی دریافت میں، پہلا باب ان مشہور سمندروں کی سیدھ کے جانتے میں، جو جزیروں سے آباد ہیں، دوسرا قیاسات میں، تیسرا جزیروں کی کی شناخت میں، چوتھا جاہ اور فرقہ دین کے قیاس پر مسافت دریافت کرنے میں، چھٹا خشکیوں کی علامتوں میں، ساتواں بروج اور منازل میں آفتاب اور ماہتاب کے ہونے میں، خاتمہ بعض بندرگاہوں کے سفر میں،

سلیمان کی دو کتابوں العمدة المهرية في ضبط العلوم البحرية اور المنهاج الفاخر في علم البحر الزاخر کا ایک عمدہ قلمی نسخہ سنہ ۱۰۰۷ ہجری کا لکھا ہوا، اسلامیہ کالج پشاور کے کتب خانہ میں ہے، کتب خانہ کی مطبوعہ فہرست کے ص ۳۷۱ میں نمبر ۱۹۵۳ پر اس نسخہ کا ذکر ہے، تحفة الفحول کا نام چلی کی کشف الظنون میں بھی ہے^۱،

ابن ماجد اور سلیمان کی تصنیفات سے عربوں کے علاوہ ترک اور ہندوستانی جہازرانوں نے بھی فائدہ اٹھایا، ترکی امیر البحر سیدی علی نے جو بہادر شاہ گجراتی اور ہمایوں کے زمانہ میں ترکی بیڑہ کو بحر ہند میں اور گجرات کا سواحل پر پرتگالی جہازوں سے لڑنے کے لئے لایا تھا، محیط کے نام سے ترکی جہازرانی کے فن پر ایک محققانہ کتاب لکھی ہے، اس میں ابن ماجد اور سلیمان مہری کی تصانیف سے پورا فائدہ اٹھایا ہے، اور اس کے مقدمہ میں ان دونوں کی پوری تعریف و توصیف کی ہے^۲، محیط کا ترجمہ یورپ کی زبانوں میں بھی ہوا ہے،

جامع مسجد، بمبئی کے کتب خانہ میں اس فن پر سندھی زبان میں دو کتابیں ہیں، پہلی جو کسی عربی کتاب کی شرح ہے، شروع سے کچھ ناقص ہے، جا بجا عربی فقرے اور عنوانات ہیں، مثلاً معرفة ابعاد الکواکب المشہورة عند الجمهور، بعد الجاء عن نقطة الكرة سبع وثمانون درجة، کہیں کہیں فارسی بھی ہے، ہر عنوان معرفت کے لفظ سے شروع ہوتا ہے، اور سرخی سے لکھا ہوا ہے، ایک جگہ معلم سلیمان کا نام بھی آیا ہے، صحیح^۳ قول معلم سلیمان، اس کتاب میں جزیروں کے نام اور مقامات کے فاصلے درج

^۱ انسائیکلو پیڈیا آف اسلام میں شہاب الدین (ابن ماجد) اور سلیمان المہری کے مقالات میں ان دونوں معلموں کے مختصر حالات اور ان کی کتابوں پر پورا تبصرہ موجود ہے، ^۲ انسائیکلو پیڈیا آف اسلام مقالہ «شہاب الدین»

ہیں، قرینہ سے یہ کتاب سنہ ۱۰۸۴ ہجری کی تالیف معلوم ہوتی ہے، دوسری کتاب سندھی اور فارسی میں مخلوط ہے، یہ مکمل اور مفصل ہے، یہ نسخہ بارہویں صدی ہجری کے ایک مسلمان جہازراں معلم غنایت بن معلم شیخ داکو کے قلم کا لکھا ہوا ہے، نسخہ کے آخر میں ہے، «کاتبہ و مالکہ فقیر الحقیر پر تقصیر معلم غنایت بن معلم شیخ داکو، در جزیرہ بمبئی ماہ رجب» سنہ نہیں لکھا ہے، مگر اندرونی شہادت سے سنہ ۱۱۹۶ ہجری معلوم ہوتا ہے، درمیان میں کچھ روز نامچہ بھی لکھا ہوا ہے، اسی قسم کی ایک گجراتی یا کوکنی زبان کی کتاب کا ذکر مجھ سے سنہ ۱۹۳۰ ع میں جناب یوسف کھٹکے صاحب بی۔اے (بمبئی) نے کیا تھا، جو ان کی ملکیت میں تھا، مگر افسوس ہے، کہ ان کی وفات کے بعد مجھ سے اس کتاب کا پتہ نہیں چلا،

یہ کل تصنیفات خلیج فارس سے لے کر ہندوستان اور چین تک کے سواحل اور جزیروں سے متعلق ہیں، بحر روم میں جہازرانی کے عنوان سے سب سے مشہور کتاب بحریہ ہے، جو ترکی میں لکھی گئی ہے، اور جس کا مصنف مشہور ترکی امیر البحر پیری بن حاجی محمد مقتول سنہ ۹۶۲ ہجری ہے، اس نے اس میں بحر روم (بحر متوسط - مڈیٹرینین سی) کے حالات اور اس کے جزیروں، راستوں اور بندرگاہوں کو مع نقشوں کے منضبط کیا ہے، سنہ ۱۰۳۰ ہجری میں اس نے یہ کتاب لکھ کر سلطان سلیمان اول کی خدمت میں پیش کی، اس کے شروع میں دنیا کے نقشوں اور بحر ہند کے ملاحوں کے اصول و قواعد کا ذکر کیا ہے^۱،

۱- کشف الظنون چلی، نام، «بحریہ»

ضدِیہم (الف)

عرب و امریکہ ^۱-

(از مولانا سید سلیمان ندوی)

عام طور سے مشہور ہے کہ امریکہ کو کولمبس نے سنہ ۱۴۹۸ء میں دریافت کیا ہے، یہ شہرت اس لحاظ سے تو صحیح ہے کہ عام تمدن پرانی دنیا کو اس نئی دنیا سے پوری واقفیت اسی وقت سے ہوئی اور اسی کے بعد سے دونوں میں میل جول اور ہر قسم کے علمی و تمدنی و تجارتی تعلقات قائم ہوئے یہاں تک کہ آج نئی اور پرانی دنیا ایک گھر کے دو آنگن بن گئے ہیں، مگر یہ صحیح نہیں کہ کولمبس سے پہلے اس نئی دنیا میں پرانی دنیا کی کسی نووارد قوم یا اشخاص کے قدم نہیں پہنچے،

یہ مسئلہ کہ امریکہ تک کچھ عرب جہاز ران پہنچ چکے تھے، گو ہندوستان میں نیا ہو، مگر مصر کے بعض ممتاز فاضلوں نے اس پر متعدد اوقات میں بحثیں کی ہیں، علامہ زکی پاشا نے سسلی کے عرب جغرافیہ نویس ادریسی المتوفی سنہ ۵۶۰ھ کی نزہۃ المشتاق فی اختراق الآفاق کا ایک حوالہ پیش کیا تھا، جس میں بحر ظلمات میں اندلس کے چند عرب نوجوان جہاز رانوں کے جہاز چلانے کا ذکر ہے، مگر ابھی تک نہ تو مصر میں اور نہ ہندوستان میں اس مسئلہ کے تمام اطراف پر بحث کی گئی ہے اور نہ تمام ممکن مواد یکجا کیا گیا ہے،

اس سلسلہ میں حسب ذیل باتیں تنقیح کے قابل ہیں:

۱- کیا عربوں نے اور زیادہ عام لفظوں میں کیا مسلمانوں نے «ربع مسکون»

۱- «معارف» اعظم گڑھ، مارچ و اپریل سنہ ۱۹۳۹ء

کے پرانے نظریہ کی تنقید کی تھی؟

۲۔ کیا ان کو زمین کی گولائی اور اس کے تختانی اور فوقانی حصوں کا علم تھا؟

۳۔ کیا ماوراء بحر ظلمات انہوں نے پہنچنے کی کوشش کی؟

۴۔ کیا آج کل کے نئے محققین اس نظریہ کو قبول کر سکتے ہیں؟

ذیل کی سطروں میں ان میں سے ہر ایک مسئلہ پر تلاش و فکر کے نتیجے پیش کرتا ہوں،

ربع مسکون | بطليموس نے دو خطوں کے تقاطع سے روئے زمین کے چار برابر حصے کئے تھے، ایک خطہ قطب جنوبی سے قطب شمالی تک فرض کیا تھا، اور دوسرا زمین کے بیچ سے آفتاب کے بالمقابل پہلے خط کو کاٹتا ہوا (اس کو خط استوا کہتے ہیں) وسط افریقہ سے گذرتا ہے، اس طرح دو خطوں کے تقاطع سے زمین کے چار فرضی حصے ہوئے، دو شمالی، دو جنوبی، اور خط استوا، ان دونوں شمالی اور ان دونوں جنوبی حصوں کے بیچ سے گذرتا ہے، بطليموس کی رائے یہ ہے، کہ انسانی آبادی روئے زمین کے ان چار حصوں میں سے صرف ایک شمالی حصہ میں ہے، اسی کو اصطلاح میں ربع مسکون کہتے ہیں، یعنی چوتھائی حصہ (ربع) جو آباد ہے (مسکون) باقی تین چوتھائی حصے زیادہ تر سمندروں میں غرق ہیں، اور کچھ گرمی اور سردی کی غیر معتدل شدت کے سبب سکونت کے قابل نہیں،

مسلمانوں نے شروع میں بطليموس کے اس نظریہ کو بعینہ تسلیم کیا، لیکن بہت جلد وہ اس پر شکوک اور اعتراضات وارد کرنے لگے، بطليموس کے حامیوں نے اس کی رائے کی صحت پر فلسفیانہ اور طبعی دلائل گڑھ کر کھڑے کئے، مگر دوسروں نے ان کو توڑ دیا، اور ایک مدت تک یہ مناظرہ گرم رہا، بیرونی، ابن رشد، طوسی، قطب شیرازی، شریف جرجانی، برجندی،

جس کو اس نے رصد خانہ سمرقند کے بانی سلطان الغ بیگ کے نام سے لکھا ہے، کہا ہے :

وسائر الارباع خراب ظاہراً و الا
ووصل خبرهم الينا غالباً و يحتمل
ان يكون بنينا و بينهم بحار مفرقة
و جبال شاهقة و بواد بعيدة تمنع
وصول الخبر الينا غير ان احد الربيعين
الجنوبيين قد حكى فيه قليلاً من
العمارة

(صفحہ ۱۱۴ مطبوعہ سنہ ۱۲۷۱ھ ہم تک پہنچنے میں حائل ہوں،
لیکن یہ بیان کیا گیا ہے کہ ایک
جنوبی چوتھائی حصہ میں تھوڑی

آبادی ہے،

اگر ایک ہی شمالی چوتھائی آباد ہے، تو پھر یہ مسئلہ مشتبہ رہا، کہ
دو شمالی رخوں میں سے کون آباد ہے، فوقانی یا تحتانی، چونکہ ربع
مسکون ہی کے مسئلہ کو مسلمان مشتبہ سمجھ گئے تھے، اس لئے وہ
اس کی علت بتانے میں بھی پس و پیش کرتے تھے، اس لئے انہوں نے
صحیح طور سے یہ کہا کہ نیچے اور اوپر کی بحث اس لئے فضول ہے،
کہ ہر ایک دوسرے کی نسبت سے نیچے اور اوپر ہے، تصریح کے شارح
امام الدین لاہوری نے حاشیہ کی یہ عبارت نقل کی ہے :

ان فی تعیین هذا الربع تمسراً بل

تعذر لان لوقيل هذا هو الربع الفرقاني

لصدق على الآخر (صفحہ ۵۵) یہ کہا جائے، کہ وہ فوقانی ربع

ہے، تو یہ فوقانی ہونا تو دوسرے
کو بھی کہہ سکتے ہیں،

اسی کی شرح میں عصمت اللہ سہارنپوری نے کہا ہے،
لان کل منہما فوقانی بالنسبة الی کیونکہ ان میں سے ہر ایک اپنے
من علیہ اوپر کی نسبت سے فوقانی ہے،
اس کے بعد تصریح کی عبارت حسب تحریر ملا عصمت اللہ حسب
ذیل ہے،

والحاصل انه ليس هنا علامة يمتاز والحاصل انہ لیس هنا علامۃ یمتاز
احدہما عن الآخر ولذا لک تراهم احدہما عن الآخر ولذا لک تراہم
یہمبون الکلام و یقواون المعمور یہمبون الکلام و یقواون المعمور
احد الربیعین لائے ہم دیکھتے ہیں، کہ اہل ہشت
(باب ملا عصمت اللہ صفحہ ۸۹) اس مقام پر مشتبہ طریقہ سے یہ
کہدیتے ہیں، کہ شمالی ربعوں میں
سے ایک آباد ہے،

ملا عصمت اللہ اور امام الدین بعد کے لوگ ہیں، لیکن انہوں نے
جو کچھ لکھا ہے، وہ اگلوں کی نقل ہے،
ابن خلدون مغربی المتوفی سنہ ۸۰۸ھ نے مقدمہ میں ربع مسکون
کے نظریہ کی تشریح کے بعد لکھا ہے۔

اور یہیں سے حکماء نے یہ اخذ کیا ہے، کہ خط استواء اور
جو اس کے پیچھے ہے، آبادی سے خالی ہے، اور ان
حکماء پر یہ اعتراض کیا گیا ہے، کہ یہ مقام تو مشاہدہ
اور سیاحوں کے متواتر بیانات سے ثابت ہے، کہ آباد
ہے، تو پھر اس دعویٰ پر دلیل کیسے قائم ہوگی۔ (یعنی

دعویٰ ہی غلط ہے۔)

پھر قدیم حکماء کی طرف سے یہ بات بنائی ہے۔
 بظاہر حکماء کا مقصد یہ نہیں ہے کہ خط استوا کے
 پیچھے آبادی بالکل محال ہے، جب کہ ان کے استدلال
 نے ان کو یہاں تک پہنچایا ہے کہ وہاں گرمی کی شدت
 کے سبب سے پیدائش کا فساد قوی ہے، اور اس لئے
 آبادی اس میں محال ہے، یا بہت کم ممکن ہے، اور وہ
 ایسا ہی ہے، کیونکہ خط استوا اور جو اس کے پیچھے
 ہے گو اس میں آبادی ہے، جیسا کہ بیان کیا گیا ہے،
 مگر بہت کم ہے۔

اس مسئلہ کو اس سے بہت پہلے ابن رشد المتوفی سنہ ۹۵ھ نے پیش
 کیا، اور کہا کہ خط استوا کے دونوں طرف جب یکساں صورت
 ہے، تو خط استواء کے جنوب میں کیوں آبادی نہ ہو،
 ابن رشد نے کہا ہے، کہ خط استوا معتدل ہے، اور
 اس کے جنوب میں جو زمین ہے وہ ویسی ہی ہے جیسی
 اس کے شمال میں ہے، تو جس طرح خط استواء کے
 شمال میں آبادی ہے، جنوب میں بھی ہوگی۔
 (مقدمہ ابن خلدون)

ابن خلدون اسی خیال کی مزید تشریح اور جواب دیتے ہوئے کہتا

ہے۔

لیکن یہ کہنا کہ خط استواء میں آبادی محال ہے، تو متواتر

بیان اس کی تردید کرتا ہے۔ (مقدمہ ص ۴۳ مصر)

جو بات ابن رشد نے کہی وہی حسن بن احمد ہمدانی المتوفی سنہ

۵۳۳۴ھ - ۹۴۵ء نے جزیرۃ العرب میں کہی ہے۔

واما ما خلف خط الاستواء الی الجنوب فان طباعه تكون علی طباع شق الشمال سواء فی جمیع احواله الا قدر ما ذکرنا فی کتاب سرائر الحکمة من اختلاف حالی الشمس فی راس اوجها و نقطة حضيضها (صفحه ۵ لیڈن)

لیکن خط استوا کے پیچھے جنوب تک اس کی طبعی کیفیت شمال کی طبعی کیفیت کے مانند ہر چیز میں ہوگی، لیکن صرف اسی قدر اختلاف ہوگا، جس کو میں نے سرائر الحکمة میں لکھا ہے، یعنی آفتاب کے نقطۂ اوج اور نقطۂ حضيض میں اختلاف ہے، جو اثر

پیدا ہوتا ہے۔

اس کے بعد لکھا ہے کہ بحر اعظم کی موج و طغیانی کی شدت کے سبب سے ادھر جنوبی سمت (یعنی جنوبی افریقہ میں) سمندر کی طرف سے جانے کی کسی کو ہمت نہیں پڑتی،

ہمدانی نے آفتاب کے نقطۂ اوج و حضيض کا جو فرق پیدا کیا تھا، نصیر الدین طوسی المتوفی سنہ ۶۷۲ھ نے اس کو کمزور ثابت کیا اور کہا:

فمن البعد ان يبلغ تأثيرها الی حد يصير احد موضعین متساویین فی الوضع مسکونا والاخر غیر مسکون (تقویم البلدان ابو الفداء صفحہ ۵)

یہ دور از قیاس ہے کہ آفتاب کی تاثیر اس حد تک پہنچ جائے کہ دو مقام جو وضع (پوزیشن) میں یکساں ہوں، ان میں سے ایک آباد ہو اور دوسرا غیر آباد ہو،

(پیرس)

ادھر علماء تو اس مناظرہ میں مصروف رہے، کہ وہاں آبادی ہے یا نہیں، یا عقلاً ہوسکتی ہے، یا نہیں، اور ادھر کے کم پڑھے لکھے سیاح اور جہازراں خط استواء کو پار کر کے افریقہ کی ہر سمت میں تیر گئے،

جنوبی حصہ میں افریقہ کا جہاں تک تعلق ہے، عرب تاجر اور سیاح اس کے گوشہ گوشہ سے واقف ہو چکے تھے، جہاں جہاں موجودہ زمانہ میں اہل یورپ پہنچے، مسافران عرب کے نشان قدم برابر پائے۔ عملی عربی سیاح اور جہازراں خط استواء کو پار کر کے افریقہ کے ایک ایک کونہ اور گوشہ میں پہنچے اور خط استواء سے نیچے راس الرجاء الصالح (گڈھوپ) تک سب چہان مارا، چنانچہ ابو عبد اللہ البکری کی صفۃ الافریقہ والمغرب، ابن بطوطہ کے سفرنامہ کے آخری ابواب اور ابن خلدون کے مقدمہ اور تاریخ میں ان کے حالات موجود ہیں، لیکن اصلی باشندوں نے توحش اور جہالت اور حیوانیت کے سبب سے ان کی طرف زیادہ توجہ نہیں کی،

ابن خلدون جنوبی افریقہ کے بعض مقامات ملار، تکررد، غانہ اور سلطنت مالی کا نام لے کر کہتا ہے،

اور آج کے زمانہ میں یہ پوری سر زمین سوڈانی قوم کی مملکت میں شامل ہے، اور ان کے ملک تک مراکش کے سوداگر جاتے ہیں ۰۰۰۰ اور ان کے پیچھے جنوب میں کوئی قابل ذکر آبادی نہیں، ہاں کچھ آدم صورت انسان ہیں جو انسانوں کے مقابلہ میں جانوروں سے زیادہ قریب ہیں، وہ صحراؤں اور غاروں میں رہتے ہیں، اور گھاس اور غلہ بن پکاتے کھاتے ہیں، اور ان میں ایک دوسرے کو کھا جاتے ہیں، وہ انسانوں کے شمار میں نہیں، (مقدمہ ص ۴۵ مصر)

مشرقی افریقہ تو عربوں کا وطن ہو گیا، زنجبار پر وہ قابض تھے، اور سواحل میں مدگاسکر (قنبلو) کے مقابل تک ان کا بحری گذرگاہ تھا، مغربی افریقہ گاٹنا (غانہ) میں ان کی نو آبادی تھی، شمالی افریقہ تو ان کی عظیم الشان سلطنتوں کا مرکز ہے، اور آج تک وہ اس پر قابض ہیں، اور جنوبی افریقہ

کے حیوان نما انسانوں کا حال ابھی پڑھ چکے ، لیکن انہوں نے محنت کر کے ان میں سے اکثر جانوروں کو انسان بنایا ، اور کچھ کو ان کے جانیشیں اہل فرنگ نے بعد کو انساں بنایا ، اور باقی آج بھی جانور ہیں ، الغرض :

» افریقہ کی ہر سمت میں عرب تاجر اور نو آباد پھیل گئے تھے ، کانگو ، زولو ، کفر دریا (الکفرہ) میں وہ آباد تھے ، اور ان کے قدیم آثار موجود ہیں ، سنہ ۱۹۰۳ ع میں روڈیشیا شمالی ٹرانسوال میں ایک عرب کی قبر ملی ہے ، جس میں مرنے والے کا نام سلام اور تاریخ وفات سنہ ۵۹۵-۷۱۴ء کھدی ہے ، اسی طرح اہل جرمنی نے چند سال ہوئے ، مشرقی افریقہ کے اندرونی علاقہ میں قدیم شہر نوکامو میں وانگا کے قریب قدیم عربی کتابے پائے ، جن کو وہ برلن عجائب خانہ لے گئے ، » برتگالیوں کی تاریخ میں ہے ، کہ جب ان کے جہازات جنوبی مشرقی سواحلی افریقہ گڈہوپ ، اور نثال کے درمیان سفر کر رہے تھے ، تو انہوں نے عربوں کو پایا ، جن کے جہازات سے ساحل بھرا ہوا تھا ، اور کفر دریا کے ملک سے بہت سا سونا اپنے جہازوں میں لاد چکے ، تھے ، تاکہ وہ اپنے ملکوں کو لے جائیں ۔^۱

مغربی افریقہ میں نائیجریا کا وسیع خطہ عربوں کی نو آبادیوں کا مرکز تھا ، اور ہے ، یہاں پر خصوصیت کے ساتھ ہم کو مغربی افریقہ کے ایک گوشہ سے جس کو عرب غانہ اور اہل یورپ گائنا (GUINEA) کہتے ہیں ، بحث ہے ، اور جو قدیم زمانہ سے سونے کی سر زمین ہے ،

^۱ یہ دونوں اقتباس مقتطف مصر اگست سنہ ۱۵ ع کے مضمون الرحلات الافریقہ القدیمہ سے ماخوذ ہیں ،

غانہ | اہل عرب اس سونے کی سر زمین تک بہت پہلے پہنچ چکے تھے، عربی جغرافیوں میں اس کا نام بار بار آیا ہے، اور عجیب بات یہ ہے کہ ہر قوم میں اس ملک کا نام ہی سونا ہو گیا ہے، عربی میں خالص سونے کو تبر کہتے ہیں، یہی تبر اس کا عربوں میں نام ہے، چنانچہ یاقوت نے معجم البلدان میں غانہ کا حال غانہ سے زیادہ تبر میں لکھا ہے، یہ گائنا یورپ میں جا کر گنی کی صورت میں سونے کی اشرفی بن گئی،

گائنا خط استواء کے جنوب میں مغربی افریقہ کے اس ساحل پر واقع ہے، جہاں سے جنوبی امریکہ اور پرانی دنیا کا ایک طرح سے محاذ پڑتا ہے، اس لئے اس موقع پر اس کی خاص اہمیت ہے،

اہل عرب گائنا کب پہونچے اس کی صحیح تاریخ معلوم نہیں، لیکن قیاس ہے کہ دوسری صدی میں مصر اور نوبہ اور بجہ وغیرہ افریقی قبیلے یہاں کے سونے کا خراج مصر میں ادا کرتے تھے، اور وہاں مسلمان عمال اور مزدور آباد ہو چکے تھے^۱، پانچویں صدی ہجری کے اندلسی جغرافیہ نویس ابو عبید عبد اللہ البکری المتوفی سنہ ۴۸۷ھ مطابق سنہ ۱۰۹۷ء نے کتاب المسالک والممالک کے حصہ افریقہ «کتاب المغرب فی ذکر بلاد افریقہ والمغرب» میں گائنا کا، وہاں کے قبائل کا، ان کے بادشاہ کا اور اس کی سلطنت کا پورا حال لکھا ہے، اور وہاں کے مسلمانوں کی سکونت اور آمد و رفت کی اطلاع دی ہے، یہ حالات مصنف نے سنہ ۴۶۰ میں لکھے ہیں، شہر غانہ کے دو حصے تھے، ایک میں مسلمان رہتے تھے، جس میں بارہ مسجدیں تھیں، ایک جامع مسجد تھی، ان مسجدوں میں امام و موذن اور علماء و فقہا سکونت پذیر تھے، دوسرے میں بادشاہ اور اس کے ارباب حکومت رہتے تھے، بادشاہی عمارت کے پاس بھی ایک مسجد بنی تھی، جس میں وہ لوگ فریضہ نماز ادا کرتے تھے، جو

بادشاہ کے پاس آئے تھے، ملک کے دوسرے حصہ میں بھی مسلمانوں کی آبادیاں تھیں، بادشاہ اور اس کے قبیلہ کے لوگ اس وقت تک بت پرست تھے، لیکن مسلمانوں کی پوری عزت کرتے تھے؛ لیکن اسی زمانہ میں بادشاہ نے ایک مسلمان کی تبلیغ سے اسلام قبول کر لیا، وہاں ایک ایسی عرب قوم بھی آباد تھی، جو بنو امیہ کے زمانہ میں فوج کی حیثیت سے آئی تھی، اور یہیں رہ پڑی، بعد کو وہ اپنا مذہب بھی بھول گئی۔^۱

اس بیان سے معلوم ہوا کہ عرب یہاں بنو امیہ ہی کے زمانہ میں یعنی پہلی صدی ہجری کے آخر یا دوسری صدی کے شروع میں پہنچ چکے تھے،

چھٹی صدی ہجری میں غرناطہ کے ابو حامد اندلسی المتوفی سنہ ۵۹۵ نے جو اسپین سے لیکر چین تک سیاحت کر چکا تھا، اور بغداد میں اقامت گزین ہو گیا تھا، تحفة الالباب کے نام سے جغرافیہ اور عجائب عالم پر ایک کتاب لکھی ہے، اس میں وہ غانہ کے متعلق لکھتا ہے:

وبلادھم سمایی المغرب الاعلیٰ انکا ملک مراکش کے اس حصہ سے
المتصل بطنجہ متمد اعلیٰ بحر جو طنجه سے ملا ہے اور بحر ظلمات
الظلمات^۲، (انطلاتک) کے سواحل پر پھیلا

ہے، متصل ہے،

ابو حامد کا یہ بیان بہت مبہم ہے، مراکش شمال میں ہے اور غانہ اس کے جنوب میں، اور دونوں کے بیچ میں صحرائے افریقہ ہے؛ لیکن اس سے معلوم ہوتا ہے، کہ وہ اس سے واقف تھا، بہر حال اس کے زمانہ میں ان اطراف کے پانچ قبیلے مسلمان ہو چکے تھے، جن میں ایک غانہ کا قبیلہ تھا،

^۱ کتاب المغرب فی صفة افریقہ و بلاد المغرب صفحات ۱۷۴ و ۱۷۵ و ۱۷۸ و

۱۷۹ مطبوعہ الجزائر سنہ ۱۹۱۱ء۔ ^۲ تحفة الالباب صفحات ۴۱ و ۴۲ پیرس،

ان کے بادشاہوں میں پانچ قبیلے جیسا کہ بیان کیا جاتا ہے،
مسلمان ہو گئے، ان میں سے قریب تر غانہ ہے، جس کی
ریگ میں خالص سونا پیدا ہوتا ہے، اور ان کے یہاں
سونا بہت ہے، (صفحہ ۴۱ و ۴۲ پیرس)

اس کے بعد ادریسی مراکشی المتوفی سنہ ۵۶۰ نے سسلی میں بیٹھکر
شاہ سسلی کے حکم سے جغرافیہ کی مشہور کتاب نزہۃ المشتاق فی اختراق
الآفاق لکھی، اس میں غانہ کے حال ہیں جیسا کہ ابن خلدون نے نقل
کیا ہے، لکھا ہے کہ غانہ میں علوی سادات کی سلطنت ہے،
گنی میں جیسا کہ کہا گیا ہے، بنی صالح نام علویوں کی
سلطنت اور حکومت ہے، زجاء کئی کتاب کے مصنف
(ادریسی) نے کہا ہے کہ اس کے بائی کا نام صالح بن
عبد اللہ بن حسن بن حسین ہے،

ابن خلدون کہتا ہے کہ عبد اللہ بن حسن کی اولاد میں صالح نام
کوئی شخص معروف نہیں ہے، بہر حال ابن خلدون المتوفی سنہ ۸۰۸ھ کے
زمانہ میں غانہ کا ملک سلطان مالی کے زیر حکومت تھا^۱۔

مشہور سیاح ابن بطوطہ جو اسی زمانہ میں تھا وہ اسی سلطان کے زمانہ میں
غانہ پہنچا تھا، اس سلطان اور اس کی مملکت اور قوم کے حالات اس نے اپنے
سفر نامہ کے خاتمہ میں بیان کئے ہیں، یہ لوگ دیندار مسلمان تھے، اور عربی
زبان افریقہ کے دوسرے حصوں کی طرح یہاں بھی سرکاری و مذہبی دونوں
حیثیتوں سے رواج پذیر تھی یہیں سے ابن بطوطہ سلطان مراکش کی دعوت پر تمام
دنیا کا چکر لگا کر اپنے ملک میں واپس گیا ہے^۲۔

^۱ مقدمہ ابن خلدون صفحہ ۴۶، مصر، ذکر اقلیم اول ^۲ سفر نامہ ابن بطوطہ
آخری باب،

ابو عید بکری^۱ اندلسی، ابو حامد غرناطی، یاقوت رومی جغرافیہ کی ان تینوں کتابوں میں غانہ کی سونے کی بڑی بڑی داستانیں ہیں کہ کس طرح عرب تاجر مراکش اور مغرب سے اونٹوں پر لادکر نمک اور دوسرے معمولی سامان لے جاتے ہیں اور وہاں سے سونا بھر کر واپس لاتے ہیں، اس داستان کو یہاں زیادہ طول دینے کی ضرورت نہیں، مگر اس کو یاد رکھنا چاہئے کہ آخری نتیجہ میں یہ بات کام آئے گی،

شمالی روس اور بحر بیرنگ | جنوب سے اب شمال کا رخ کیجئے، عرب چوتھی صدی کے شروع میں خلیفہ مقتدر باللہ کی خلافت میں انتہائی شمالی روس تک پہنچ چکے تھے، جہاں رات صرف چار گھنٹوں کی ہوتی ہے، وہاں کا بادشاہ مسلمان ہو گیا تھا، اور خلیفہ سے خواہش کی تھی کہ اس کی اور اس کی قوم کی تعلیم کے لئے کچھ لوگ بھیجے جائیں، خلیفہ نے ابن فضلان کی سرکردگی میں ایک وفد وہاں روانہ کیا، وہ آذربائیجان ہو کر نہراٹل یعنی والگا طے کر کے انتہائی شمالی روس کے قدیم شہر بلغار میں پہنچا، اور کچھ روز رہ کر وہاں سے واپس آیا، اس پورے سفر کی روداد اس وقت بھی مختصر طور سے معجم البلدان کے الفاظ بلغار اور روس میں درج ہے، آٹھویں صدی میں ابن بطوطہ شمالی روس کے اس سرے پر پہنچا تھا، جس کے آگے شمالی قطب کی برف پوش زمین تھی اور جہاں بقول ابن بطوطہ برف پر چلنے کے لئے کتوں کی گاڑیوں کی ضرورت تھی، اور یہ کتے بہت بیش قیمت تھے، اس وجہ سے ابن بطوطہ آگے نہ بڑھا۔^۱ یہ وہی سواری ہے جس سے آجکل کے بہادر بھی قطب شمالی کی سرزمین کو طے کرتے ہیں،

روس کے انتہائی شمال پر دریائے بیرنگ ہے، اس کا ذکر بیرونی،

^۱ سفر نامہ ابن بطوطہ

نصیر الدین طوسی اور قطب الدین شیرازی نے کیا ہے، اور اس کا صحیح موقع بتایا ہے، بیرنگ ایشیا کی طرف آکر بحر الکابل میں مل جاتا ہے، اور شمال کی طرف اسی آبائے بیرنگ کی پتلی سی لکیر شمالی امریکہ (کناڈا) اور پرانی دنیا کے بیچ میں حائل ہے، مسلمانوں کا علمی قدم اس سمت میں اس پتلی لکیر تک آکر رک گیا تھا، جہاں سے شمالی امریکہ منجمد برفستان کے پردہ میں چند قدم پر رہ گیا تھا۔^۱

انتہائی آبادی مسلمانوں میں علم ہئیت اور ریاضی جغرافیہ کا علم زیادہ تر یونان سے آیا تھا، خصوصاً بطلموس کی کتاب الجغرافیہ اور محیط پر انہوں نے اپنی معلومات کی بنیاد کھڑی کی، بطلموس نے خط استواء کو جو افریقہ سے گذرتا تھا، خشکی میں انتہائی آبادی قرار دیا تھا، کیونکہ اس کے خیال میں گرمی کی شدت کی وجہ سے انسانی آبادی اس کے بعد ممکن نہیں تھی، اور اسی طرح طول میں انتہائی آبادی افریقہ کے پار بحر محیط کے چند جزائر کو قرار دیا تھا، جن کو اہل عرب «جزائر خالدا» کہتے ہیں، جس کا صحیح ترجمہ «جزائر سعید» یا مبارکہ ہے، جس کو بعض اہل عرب، اہل جغرافیہ اور اہل ہئیت نے اختیار کیا ہے، اور جو اصل میں لاطینی لفظ (FORLUNATE) کا معرب ہے، اسی یونانی لفظ کو البکری نے اپنے جغرافیہ میں فرطناس کے نام سے لکھا ہے، اس سے مقصود جزائر کنیری (CANARIS) ہیں،

عام طور سے مشرقی اہل ہئیت و جغرافیہ ان کو مفقود اور پانی میں غرق سمجھتے ہیں، مگر مغربی جغرافیہ نویس اس سے پوری طرح واقف تھے، ابو عیید عبد اللہ بن عبد العزیز البکری اندلسی المتوفی سنہ

^۱ - تقویم البلدان ص ۳۵ و تذکرہ نصیر طوسی، تفصیل کے لئے دیکھئے «عربوں کی جہازرانی» صفحات ۹۸ تا ۱۰۱،

۵۴۸۷ - ۱۰۹۷ء لکھتا ہے •

اور بحر محیط میں طنجه کے مقابل اور کوہ ایڈلٹ کے سامنے وہ جزیرے ہیں جن کا نام فرطناس یعنی ہمیشہ سرسبز رہنے والے (سعیدہ) جزائر سعادات (خالدات) ہیں، انکا یہ نام اسلئے پڑا کہ انکی پہاڑیاں قسم قسم کے میوؤں اور خوشبودار پھولوں سے معمور ہیں، یہ میوے اور پھول لگائے بغیر خود بخود اُگتے ہیں، انکی زمینیں گھاس کے بجائے معطر پھولوں سے آباد ہیں اور وہ بلاد بربر کے مغرب میں دریائے مذکور میں متفرق طور پر واقع ہیں۔^۱

دوسری طرف انتہائی آبادی جزیرہ تولی کو بتاتے ہیں جس کو برطانیہ کے اطراف میں اب عام طور پر آئسلینڈ کہا جاتا ہے،

زمین گول ہے اور جذب و کشش اس مسئلہ سے بھی اہل عرب واقف تھے
سے قائم ہے کہ زمین گول ہے اور جذب و کشش کے

اصول پر قائم ہے، کسی ییل کے سینک یا ستون یا پہاڑ کی پشت پر یہ گیند رکھا ہوا نہیں ہے،

ابن خرداذبہ المتوفی سنہ ۳۰۰ھ کہتا ہے :

زمین کی شکل گول ہے، جیسے گیند جو فضاے آسمانی میں اس طرح رکھا ہوا ہے جیسے انڈے کے اندر زردی اور ہلکی ہوا (نسیم) زمین کے چاروں طرف ہے، اور وہ چاروں طرف سے کشش کر رہی ہے، آسمان تک، اسی طرح مخلوقات کے اجسام زمین پر ہیں کہ وہی نسیم ان کے بدنوں میں جو ہلکا پن ہے، اس کو کشش کرتی ہے، اور زمین اس کے ثقل کو کھینچتی

۲۔ المغرب فی ذکر بلاد افریقہ للبکری صفحہ ۱۰۹ الجیریا ،

ہے کیونکہ زمین مثل اس پتھر کے ہے جس کو لوہا کھینچتا ہے، (یعنی مقناطیس) ^۱۔

اس عبارت میں زمین کی گولائی اور جذب و کشش کے علاوہ جس حقیقت کو نسیم جیسی ہلکی پھلکی ہوا سے ادا کیا گیا ہے، آج آپ اس کو بے تکلف »ایتھر« کہتے ہیں، نویں صدی کے آخر کا عرب جہازراں ابن ماجد مقناطیس کے بیان میں کہتا ہے،

وقيل ان السبع السموات والارض اور کہا گیا ہے کہ ساتوں آسمان
معلقات بمقناطیس القدرة اور زمین قدرت کے مقناطیس
(کتاب الفوائد صفحہ ۶ پیرس) سے معلق ہے،

جذب و کشش کے مسئلہ کو اہل جغرافیہ کے علاوہ دوسرے حکماء اسلام نے بھی بیان کیا ہے، مگر اس وقت ہمیں اس سے بحث نہیں زمین کو گول تو تمام حکماء اسلام نے تسلیم کیا مگر مجھے اس دعویٰ پر وہ استدلال پیش کرنا ہے، جو اہل جغرافیہ کے قلم سے نکلا ہے، ابن رستہ (سنہ ۲۷۷) تیسری صدی ہجری میں تھا، وہ زمین کے گول ہونے پر ستاروں کے طلوع و غروب اور ظہور و خفا سے اس طرح محققانہ بحث کرتا ہے،

تمام اہل علم نے اس پر اتفاق کیا ہے کہ زمین اپنے تمام اجزاء کے ساتھ خشکی و تری کی گیند کی طرح ہے اور دلیل یہ ہے کہ سورج چاند اور کل ستاروں کا طلوع و غروب زمین کے تمام کناروں میں ایک وقت نہیں ہوتا، بلکہ مشرقی مقامات میں ان کا طلوع مغربی مقامات سے پہلے ہوتا ہے، اور ان کا غروب مشرقی مقامات میں، مغربی

^۱ کتاب المسالک والممالک صفحہ ۴ لیٹن،

مقامات سے پہلے ہوتا ہے، اور یہ حوادث فلکی سے ظاہر ہے جو آسمان میں ہوتے ہیں، تو ایک ہی حادثہ زمین کے تمام اطراف میں مختلف مقامات میں ہوتا ہے، جیسے چندر گرہن کہ اگر ایسے دو مختلف شہروں میں ان کو رصد کیا جائے جو ایک مشرق میں ہو اور دوسرا مغرب میں تو مثلاً اگر مشرقی چندر گرہن کا وقت رات کے تیسرے گھنٹہ میں ہو تو.....

(ابن رستہ صفحہ ۱۲)

زمین کی گولائی پر آجکل جہازوں کے اولاً مستول پھر آہستہ آہستہ بڑھتے بڑھتے پورا جہاز نظر آنے سے جو استدلال کیا جاتا ہے، اس سے بھی وہ واقف تھے، مسعودی لکھتا ہے،

اور جہاز جب سمندر کے بیچ میں ہوگا تو دنیاوند کے پہاڑ غائب ہوجائیں گے اور نظر نہیں آئیں گے۔ اور جب دریا میں سو فرسخ کے قریب رہ جائے گا تو ذرا سا پہاڑ کا سرا نظر آئیگا اور جیسے جیسے ساحل کے نزدیک ہوتے جائیں گے پہاڑ بڑا ہوتا جائے گا، اور یہ اس بات پر دلیل ہے کہ سمندر کا پانی گول شکل پر ہے، اور یہی بحر روم میں حال ہے، یہ شام کے پہاڑ جو انطاکیہ اور لاذقیہ اور طرابلس اور جزائر سائپرس کے ساحل پر ہیں، کہ جہاز میں نگاہوں سے پوشیدہ رہتے ہیں، اور ساحل کے قریب آتے ہوئے آہستہ آہستہ نظر آتے ہیں،

(مروج الذهب ۱ صفحہ ۱۹۵ پیرس)

ابوبکر ابن الفقیہ ہمدانی (سنہ ۵۲۹۰) اپنے جغرافیہ کتاب البلدان

میں لکھتا ہے :

کہتے ہیں کہ سمندر بھی گول ہے اور دلیل اسکی یہ ہے کہ جب تم ساحل سے بیچ سمندر میں چلے جاؤ تو ساحل کے پہاڑ اور درخت آہستہ آہستہ تمہاری نظر سے غائب ہونے لگیں گے ، پھر جب تم بیچ سمندر سے ساحل کی طرف آؤ تو وہ آہستہ آہستہ پھر دکھائی دینے لگیں گے .

(صفحہ ۱۵۳ لیڈن)

یہ دلیل بعینہ وہی ہے جو آج بھی زمین کی گولائی پر عام طور سے پیش کیجاتی ہے ،

زمین کے فوقانی اور تحتانی | ہر چند کہ یہ مسئلہ عربی علم ہیئت میں آفتاب کے حصے اور رات اور دن دور اور حرکت کے سلسلہ میں عام طور سے مذکور ہے ، لیکن زمین کے تحتانی اور فوقانی حصوں کے تخصیص کے ساتھ ذکر کرنے میں بے توجہی کی گئی ہے ، لیکن اس سے یہ نہ سمجھنا چاہیے کہ مسلمان اس مسئلہ ہی سے واقف نہ تھے ، تیسری صدی ہجری کا مصنف ابن رستہ اپنی کتاب الاعلاق النفیسه کے مقدمہ میں شب و روز کے ۲۴ گھنٹوں اور جاڑا گرمی میں روز و شب کے گھنٹے اور بڑھنے کا ذکر کر کے کہتا ہے :

لان نصف الارض ابد انہار مضي کیونکہ نصف زمین میں ہمیشہ دن و نصفها لیل مظلم یدوران علیہا ، رہتا ہے اور دوسرے نصف میں اندھیری رات اور یہ شب و روز اس (ص ۹ لیڈن)

زمین پر گردش میں ہیں ،

چوتھی صدی کے آغاز کا مصنف مسعودی مروج الذهب میں اس کی تشریح ان الفاظ میں کرتا ہے :

زمین کی آبادی کا آغاز جزائر خالذات سے شمار کرتے ہیں ،

جو مغربی بحر اوقیانوس میں واقع ہے، یہ چھ آباد جزیرے ہیں، اور آبادی کی انتہا چین کی انتہائی آبادی پر ہے، ان دونوں کے درمیان ۱۲ گھنٹوں کی مسافت ہے، اس سے معلوم ہوتا ہوا کہ آفتاب جب چین کے انتہائی حصہ میں ڈوبے گا تو ان جزیروں میں رات ہوگی، تو اقصائے چین میں دن ہوگا اور یہ زمین کا نصف دائرہ ہے، اور وہی آبادی کا طول ہے جس سے وہ واقف ہوئے ہیں،

(جلد ۱ ص ۱۸۰ پیرس)

کرہ ارض کی دوسری جانب آبادی | ربع مسکون کا نظریہ ٹوٹ جانے کے بعد کرہ ارض کی دوسری جانب آبادی کا تخیل بہت قریب ہو گیا، یہ تخیل قدیم سے قدیم تیسری صدی ہجری کے عرب جغرافیہ نویسوں میں ملا ہے، ابن خردادزبہ المتوفی سنہ ۳۰۰ھ اپنے جغرافیہ میں لکھتا ہے،

الا ان العمارة فی کرہ الارض بعد کرہ زمین میں آبادی خط استواء خط الاستواء اربع وعشرون درجۃ کے بعد ۲۴ درجہ تک ہے، باقی ثم الباقي قد غمره البحر الكبير کو بحر محیط نے ڈبو دیا ہے، تو فخن علی الربع الشمالی من ہم زمین کے شمالی ربع پر آباد ہیں، الارض والربع الجنوبی خراب اور جنوبی ربع گرمی کی شدت کے لشدة الحرقه والنصف الباقی سبب سے ویران ہے، اور زمین کے الذى تحتها لا ساکن فيه، دوسرے نصف میں جو ہمارے (ص ۵ لیڈن) نیچے ہے، کوئی آباد نہیں،

اس اقتباس کا آخری فقرہ قابل التفات ہے، کہ وہ زمین کی دوسری جانب کو کم از کم خشک اور آبادی کے قابل سمجھتا ہے گو اس کی آبادی کا اس کو کوئی علم نہیں،

اس کے بعد اسی کے ایک ہم عصر ابن رستہ (سنہ ۵۲۷۷ھ) کے قلم سے عجیب و غریب حقیقت تراوش ہو گئی ہے، وہ غلطی کے ساتھ اس قدر تسلیم کرتا ہے،

وان الناس نزوانی النصف الشمالی اور آدمی نصف شمالی میں آباد
 بین القبۃ و نبات النعش و ذالک ہیں، قبہ اور نبات النعش کے
 مقسوم علی سبعة اقالیم و باقی ذالک بیچ میں، اور وہ سات اقلیموں پر
 غیر مسکون وینزل فی النصف الجنوبی منقسم ہے اور باقی حصہ غیر آباد
 من شاء الله من الخلق ہے، اور نصف جنوبی میں جس
 (الاعلاق النفیہ ابن رستہ ص ۹ لیڈن) کو خدا چاہے اپنی مخلوقات سے
 آباد کرے۔

ابن رستہ ربع شمالی کے بجائے نصف شمالی کی آبادی کا قائل ہے، اور جنوب کی نسبت مشتبہ ہو کر کہتا ہے »وہاں اپنی خلق میں سے جس کو چاہے بسائے« یہ پیشینگوئی انکشاف امریکہ سے پوری ہوئی۔

بیرونی، نصیر طوسی، قطب الدین شیرازی اور ان کے تلامذہ کے سوال و جواب اور رد و اعتراض سے لوگوں میں یہاں تک ہمت ہوئی کہ طوابع الانظار کے مشہور مصنف اور ابن فضل اللہ العمری (مسالک الابصار فی ممالک الامصار کے مصنف) کے استاد ابوالثناء محمود بن ابی القاسم اصفہانی المتوفی سنہ ۵۷۴۹ھ و ۱۳۴۸ء نے اس نظریہ کے پیش کرنے کی جرات کی،

لا امنع ان یکون ما انکشف عنہ میں اس کو ممکن سمجھتا ہوں کہ
 الماء من الارض من جہتنا منکشفاً ہماری طرف زمین کا جو حصہ کھلا
 من الجہتہ الاخری ولا امنع ان ہے وہ دوسری طرف سے بھی
 یکون بہ من الحيوان و النبات و کھلا ہو، اور اس کو بھی ممکن

المعادن مثل ما عندنا او من انواع
او اجناس اخرى
کھتا ہوں کہ اس میں بھی وہی
حیوان، نباتات اور معدنیات ہوں،
(مسالک الابصار جلد ۱ ص ۳۱ مصر)
جیسے ہمارے حصہ میں ہیں، یا
اور دوسرے قسم کے ہوں۔

اس سے زیادہ تصریح اور کیا ہوگی، اسی لئے شاید ابن فضل اللہ
نے ربع کے بجائے نصف ارض کو مکشوف قرار دیا،

والبحر محیط بنصف الارض احاطة
متصلة دائرة به كالمنطقة دائرة
به كالمنطقة لا يظهر منها الا نصفها
وهو مادارت عليه الشمس في
قوس النهار مثل بيضة مفركة في ماء
انكشف منها ما انكشف وانغمر ما
انغمر
(مسالک الابصار ص ۳۰ جلد ۱)
اور پانی نصف زمین کو چاروں
طرف سے کمر بند کی طرح
گھیرے ہوئے ہے، زمین کا آدھا ہی
حصہ کھلا ہے، اور یہ وہی ہے
جس پر آفتاب دائرۃ النہار میں
پھرتا ہے، اس کی مثال اس انڈے
کی ہے، جو پانی میں ڈوبا ہو، تو
اس سے کھل جاتا ہے، جو کھل
جاتا ہے، اور ڈوب جاتا ہے جو
ڈوب جاتا ہے۔

لیکن اس سلسلہ میں صحیح بات وہ ہے، جو بیرونی نے اس سے
تین سو برس پیشتر کی تھی، کہ اس قسم کے امور استدلال نہیں بلکہ
مشاہدہ پر مبنی ہیں،

جعلوا العمارة في احد الربعين
الشماليين لا ان ذالك موجب امر
طبعي فمزاج الهواء واحد لا يتباين
ولكن امثاله من المعارف موكول
اس فن کے عالموں نے دو شمالی
ربعوں میں سے ایک ربع کو آباد
مانا ہے، اس لئے نہیں کہ اس کا
کوئی طبعی سبب ہے، کیونکہ

الی الخیر من جانب الثقة فكان الربع
دون النصف هو ظاهر الامر والا
ولی بان یوخذ به الی ان یرد خبره
خبر طارق

زمین کے ہر طرف ہوا کا مزاج
یکساں ہے، لیکن بات یہ ہے
کہ اس قسم کے معلومات کسی
ثقہ کی خبر اور اطلاع پر مبنی
ہوتے ہیں، اس لئے آباد حصہ
چوتھائی ماننا بظاہر درست ہے،
لیکن بہتر یہ ہے، کہ اس نظریہ کو
اس وقت تک مانا جائے، جب
تک کسی نئی اطلاع سے اس کی
تردید نہ ہو جائے۔

(تقویم البلدان ابوالفداء ص ۱۱)

ان علماء کو اپنے استدلال و جواب و سوال میں رہنے دیجئے اور
آئیے دوسری طرف ان جاہل جہازرانوں کی کوششوں پر ایک نگاہ ڈالیں
جو اپنی جانوں کو خطرہ میں ڈال کر بحر ظلمات کی شنواری میں مصروف
ہیں،

مساوراے بحر ظلمات | عرب کے بے آب ریگستان سے اسلامی فتوحات
کا جو سیلاب چھٹی صدی عیسوی کے آخر میں اٹھا تھا، وہ ساتویں
صدی کے وسط میں افریقہ و مغرب اقصیٰ اور اندلس کے صحراؤں اور
میدانوں سے گذر کر بحر ظلمات کے ساحل پر آکر رکا مگر باندہمت
عرب کشور کشاؤں کی ہمت اب بھی اس فطری روک کے پاس آکر
کم نہ ہوئی، مغرب اقصیٰ کے فاتح عقبہ نے بحر ظلمات کے پانی میں
گھوڑا کھڑا کر کے کہا کہ «خداوند اگر مجھے معلوم ہوتا کہ اس کے
بعد بھی تیرا کوئی ملک ہے، تو میں ذوالقرنین کی طرح وہاں بھی تیری
توحید کی دعوت لیکر جاتا» (المونس فی اخبار تونس ص ۲۸)

اندلس کا فاتح طارق فتح کرنا ہوا آگے بڑھتا جاتا ہے، اس کا آقا موسیٰ اس کو روکتا ہے، وہ جواب دیتا ہے، کہ «جب تک بحر محیط کی دیوار ہمارے قدم نہ روک لے گی ہم آگے بڑھتے جائیں گے۔»

ماوراء بحر ظلمات سفر کا تخیل عربوں اور مغربی و افریقی مسلمانوں میں ذوالقرنین کے قصہ کے سلسلہ میں پیدا ہوا، یہ کہانی اتنی پھیلی کہ علم ہیت کی کتابوں تک میں درج ہے، کہتے ہیں، کہ ذوالقرنین نے ملک مغرب میں پہنچ کر اپنا جہاز بحر ظلمات کی تحقیق حال کے لئے روانہ کیا، وہ اس پار کے ایک جہاز کو گرفتار کر کے لے آیا، جس پر ماوراء بحر ظلمات کے کچھ باشندے سوار تھے، ذوالقرنین نے ان سے اُن کے ملک کا حال دریافت کیا، رصد گاہ مراغہ کا عالم ہیت، شارح جغرافیہ اس قصہ کی طرف اشارہ کر کے کہتا ہے،

یہ ہوسکتا ہے کہ ہمارے اور ان کے درمیان میں بڑے بڑے دریا اور اونچے اونچے پہاڑ اور صحاری حائل ہوں، جو ان کی خبر ہم تک نہیں آنے دیتے، ہاں دو جنوبی ربعوں میں سے ایک میں کچھ آبادی بیان کی جاتی ہے، اور وہ جو ذوالقرنین کے زمانہ کا قصہ بیان کیا جاتا ہے وہ بظاہر بے اصل معلوم ہوتا ہے، (مقالہ ثانیہ فی بیان الارض)

لیکن اس قسم کی کہانیوں کی تعداد روز بروز بڑھنے لگی، چنانچہ اسپین و افریقہ کے سواحل میں مغرورین و معتزین (فریب خوردہ) کے نام سے ایک جماعت ہی قائم ہو گئی جو اپنے کو مصیبتوں میں ڈال کر اس بحر محیط کے سفر کے لئے روانہ ہوتی تھی، پھر وہ اس میں فنا ہو جاتی تھی، یا کامیاب واپس آتی تھی،

تیسری صدی کے آخر اور چوتھی صدی ہجری کے شروع (نویں صدی عیسوی کے آخر اور دسویں صدی عیسوی کے شروع) میں مسعودی اپنی مروج الذہب میں اس قسم کے واقعات کیلئے اپنی دوسری تصانیف کا حوالہ دیتا ہے،

وقد اتينا على ذكرها في كتابنا
في اخبار الزمان وفي اخبار من
غرر وخاطر بنفسه ومن نجا منهم
ومن تلف وما شاهدوا منه
و ما رأوا،

اور ہم نے اپنی کتاب اخبار الزمان
میں اور ان لوگوں کے حالات میں
ان کے واقعات کو بیان کیا ہے،
جنہوں نے اپنے آپ کو فریب دیا،
اور اپنے آپ کو جو کھوں میں ڈالا،
اور ان میں سے جو بچا اور جو
ہلاک ہوا، اور انہوں نے جو دیکھا
اور مشاہدہ کیا،

اس کے بعد کہتا ہے،

واذا منهم رجل من اهل الاندلس
يقال له خشخاش و كان من فتيان
قرطبة واحد اثم فجمع جماعة
من احد اثنا وركب بهم مراكب
استعد بها في هذا البحر المحيط
فغاب فيه مدة ثم اثنى بغنائم
واسعة وخبره مشهور عند اهل
الاندلس،

اور ان میں اندلس کے رہنے والوں
میں سے ایک شخص تھا، جس کو
خشخاش کہہ کر پکارا جاتا تھا، وہ
قرطبہ کے نوجوانوں میں سے تھا،
اس نے قرطبہ کے اور نوجوانوں کی
ایک جماعت بنائی اور ان کو لیکر
اُن کشتیوں میں سوار ہوا، جن کو
اس نے بحر محیط میں اس غرض کے
لئے تیار رکھا تھا، وہ ایک زمانہ
تک غائب رہا، پھر بہت سا مال
غنیمت لے کر لوٹا، اس کا واقعہ
اندلس والوں میں بہت مشہور ہے،

(جلد ۱ ص ۱۵۸ پیرس)

ادریسی المتوفی سنہ ۵۶۰ نے نزہۃ المشتاق میں اندلس کے جغرافیہ میں تین موقعوں پر ان مغرورین یعنی فریب خوردہ جہاز رانوں کا ذکر کیا ہے، (صفحات ۵۵، ۱۶۵، ۱۸۴) یہ بھی لکھا ہے، کہ امیر المسلمین علی بن یوسف بن تاشقین کے امیر البحر احمد بن عمر معروف بہ رقم الاذر (نقش بط) نے بحر ظلمات کے ایک جزیرہ پر فوج کشی کی تھی، مگر کامیابی کے پہلے ہی وہ مر گیا، (ص ۵۵)

ادریسی ایک موقع پر بحر ظلمات کے ذکر میں لکھتا ہے،
اس بحر ظلمات کے پیچھے جو کچھ ہے اس کو کوئی نہیں جانتا، اور نہ کسی آدمی کو صحیح واقفیت ہے کیوں کہ اس کو عبور کرنا سخت مشکل ہے، اس کی فضا میں بڑی تاریکی اور اس کی موجیں نہایت سخت اور اسکے خطرات بہت، اور اسکے جانور خطرناک اور اس کی ہوائیں پیچان انگیز ہیں، اس میں بہت سے جزیرے ہیں، کچھ آباد کچھ سمندر کے اندر اور کوئی جہازراں اس کو عرض میں قطع نہیں کرتا اور نہ اس میں گھستا ہے، البتہ اس کے ساحل کے طول کے کنارے کنارے اس سے لگ کر چلتا ہے، (ص ۱۶۵)

اب بحر ظلمات میں یہ کون سے جزیرے ہیں، کیا امریکن جزائر ویسٹ انڈیز، نیو فاؤنڈ لینڈ، گرین لینڈ وغیرہ ہو سکتے ہیں، بشونہ (لسبن ساحل پرتگال) کے ذکر میں ادرسی ان فریب خوردہ جہازرانوں کا ایک دلچسپ قصہ سناتا ہے، کہتا ہے:

»اور اسی شہر لسبن میں فریب خوردہ لوگ اس لئے بحر ظلمات میں سوار ہوئے تھے، تا کہ پتہ لگائیں کہ اس میں کیا ہے، اور کہاں جا کر ختم ہوتا ہے، شہر لسبن میں ایک پھانک یا گلی (درب) ہے جس کا نام فریب کھانے والوں کا درب ہے،

اور ان کا قصہ یہ ہے کہ آٹھ آدمیوں نے جو آپس میں سب چچا کے بیٹے تھے، باربرداری کا ایک جہاز بنایا، اور اس میں پانی اور توشہ اتنا رکھ لیا، جو مہینوں کے لئے کافی تھا، پھر اس جہاز میں سوار ہو کر ایک مناسب موسم میں روانہ ہوئے، گیارہ دن کے بعد ایک ایسے پانی میں پہنچے، جو سخت موجوں والا تھا، وہاں کی ہوائیں مکدر تھیں، روشنی ماند تھی، تو انہوں نے یہ سمجھ لیا، کہ اب ہلاکت قریب ہے، تو اپنے بادبانوں کو دوسرے ہاتھ کی سمت پلٹ دیا، اور سمندر میں جنوب کی طرف چلتے رہے، تو بکریوں والے ایک جزیرہ میں پہنچ گئے، وہاں بے شمار بکریاں تھیں، جن کو کوئی پکڑنے والا یا چرانے والا نہ تھا، تو وہ جزیرہ میں آئے، وہاں چشمہ ملا، اور جنگلی انجیر، انہوں نے ان بکریوں میں سے کچھ کو ذبح کیا، تو ان کا گوشت بہت ہی کڑوا نکلا، جسکو وہ نہ کھا سکے، ان کی کھالیں لے لیں، اور جنوب کی سمت میں ۱۲ دن اور چلے، ان کو ایک جزیرہ ملا، جہاں آبادی اور کھیتی تھی، تو وہ اس جزیرہ کو دیکھنے چلے، ابھی کچھ ہی دور چلے تھے، کہ چھوٹی چھوٹی کشتیوں نے ان کو گھیر لیا، اور ان کو پکڑ کر جہاز ایک ساحلی شہر کی طرف لے گئے، وہاں ایک گھر میں جا کر اتارا وہاں سرخ رنگ (اشقر) کم لیکن سیدھے بال والے لنبے قد کے آدمی دیکھے، ان کی عورتوں میں عجیب خوبصورتی تھی، تو وہ لوگ تین دن ایک گھر میں قید رہے، چوتھے دن ان کے پاس ایک آدمی آیا، جو عربی میں باتیں کرتا تھا،

تو اس نے ان کا حال دریافت کیا، اور یہ کہ کیوں آئے، اور کہاں سے آئے، اور تمہارا وطن کہاں ہے، انہوں نے اپنا پورا حال بتایا، کہ اس نے ان سے بھلائی کا وعدہ کیا، اور بتایا کہ وہ بادشاہ کا ترجمان ہے، دوسرے دن ان کو بادشاہ کے سامنے پیش کیا، اس نے ان کا حال پوچھا، تو وہی بتایا جو کل ترجمان کو بتا چکے تھے کہ وہ اس سمندر میں اس لئے گھسے تھے، کہ دیکھیں اس میں کیا کیا عجائبات ہیں، اور اس کے حالات کیا ہیں، اور اس کی حد دریافت کریں، یہ سن کر بادشاہ ہنسا، اور ترجمان کے ذریعہ سے ان کو بتایا، کہ اس کے باپ نے اپنے غلاموں کو یہ حکم دیا تھا کہ وہ سمندر کے عرض میں ایک مہینہ تک چلتے رہیں، مگر کوئی نتیجہ نہیں نکلا، اور وہ ناکام واپس آئے، پھر بادشاہ نے ترجمان سے کہا کہ ان سے بھلائی کا وعدہ کرے، اور بادشاہ کے ساتھ حسن ظن پیدا کرے، اس نے ایسا ہی کیا، پھر وہ اس قید خانہ میں لے آئے گئے، یہاں تک کہ وہ موسم آیا جب پچھوا ہوا چلتی ہے، تو ان کو ایک کشتی میں بٹھا کر اور آنکھوں پر پٹیاں باندھ کر ایک مدت سمندر میں چلاتے رہے، ان کا گمان ہے کہ تین دن تین رات وہ چلے ہوں گے، یہاں تک کہ وہ خشکی میں پہنچائے گئے، وہاں ان کی مشکیں کی گئیں، اور ساحل پر چھوڑ دئے گئے، یہاں تک کہ دن نکلا، اور روشنی ہوئی، اور ہم بندھے ہوئے کے سبب سے سخت تکلیف اور بد حالی میں تھے، پھر ہم لوگوں کی آوازیں سنیں، تو چیخے، تو وہ لوگ پاس

آئے، اور مشکیں کھولیں، اور ہمارا حال دریافت کیا، ہم نے بتایا، یہ لوگ برابر تھے، ان میں سے ایک نے کہا کہ تم جاتے ہو، کہ تمہارے وطن کا یہاں سے کتنا فاصلہ ہے، انہوں نے کہا نہیں، انہوں نے کہا دو مہینہ کی مسافت، یہ سن کر ان فریب خوردہ جہازرانوں میں سے ایک کی زبان سے واسفی' (اے میرا افسوس) نکل گیا، تو اس مقام کا نام اسفی' پڑ گیا، اور وہ مغرب اقصیٰ کے بندرگاہ کا نام ہے۔»

جزئی اغلاط اور دنوں کے انداز سے قطع نظر کر کے کیا ہم اس مقام کو جہاں تک یہ فریب خوردہ جہازراں پہنچے تھے، شمال امریکہ کا کوئی گوشہ سمجھیں، اور سرخ رنگ کے انسان وہی تو نہیں، جن کا نام غلطی سے ریڈانڈینس (لال ہندوستانی) رکھ دیا ہے، جو وہاں کے اصلی باشندے ہیں،

ابن خلدون المتونی سنہ ۸۰۸ع آٹھویں صدی میں بحر محیط کے ایک سفر کا حال لکھتا ہے، جس میں اہل فرنگ کے چند جہاز بحر محیط کے کسی جزیرہ میں اتفاقاً پہنچ گئے تھے، چونکہ بحر محیط کے اندر اتنا پر جزائر خالدا کے علاوہ کوئی اور نام معلوم نہ تھا، اس لئے اس کے اندر کی ہر آبادی کو اور خشکی کو جزائر خالدا کہہ دیتے تھے، چنانچہ وہ مقدمہ میں کہتا ہے،

بحر محیط میں بہت سے جزیرے ہیں، جن میں تین بڑے اور مشہور ہیں، اور کہا جاتا ہے، کہ وہ آباد ہیں، اور ہم کو خبر معلوم ہوئی ہے، کہ اس صدی (آٹھویں صدی ہجری چودھویں صدی عیسوی) کے بیچ میں اہل فرنگ کے چند جہاز ادھر

سے گزرے، اور انہوں نے وہاں لوٹ مار کی، اور وہاں کے کچھ باشندوں کو پکڑ کر لائے، اور مراکش کے سواحل پر ان کو بیچا، اور وہاں سے وہ سلطان کے پاس پہنچے، جب ان لوگوں نے عربی سیکھ لی، تو انہوں نے اپنے جزیرہ کا حال بتایا، کہ وہ کاشتکاری کے لئے زمین سنگ سے کھودتے ہیں، اور ان کے یہاں لوہا نہیں ہے، جو کھاتے ہیں، اور ان کے مویشی بھیڑیں ہیں، اور لڑائی میں پتھر کے ہتھیار استعمال کرتے ہیں، اور آفتاب کو پوجتے ہیں،»

اس کے بعد ابن خلدون کہتا ہے، اور صحیح کہتا ہے:

ولا یوقف علی مکان هذه الجزائر ان جزیروں کا ٹھیک پتہ نہیں معلوم
الا بالعشور لبالقصد اليها، اتفاقاً وہ مل جاتے ہیں، بالا ارادہ
(ص ۴۵) نہیں ملتے۔

اس کی وجہ یہ بتاتا ہے کہ جہاز ہوا کا رخ جانے، سیاروں کی سمت معلوم کرنے اور سواحل کے بحری نقشوں کی مدد سے چلتے ہیں،

وهذا كله مفقود في البحر المحيط، اور یہ تمام سامان بحر محیط میں
(ص ۴۵) مفقود ہیں،

اسی لئے جہاز اس کے بیچ میں ہو کر نہیں چلتے کیونکہ اگر سواحل کا منظر آنکھوں سے دور ہو جائے، تو واپس آنے کی راہ کا بہت کم پتہ چلتا ہے، ساتھ ہی اس سمندر کی فضا میں اور اس کے سطح پر اتنے بخارات رہتے ہیں، جو جہازوں کو چلتے نہیں دیتے، اور آفتاب کی روشنی پہنچنے نہیں پاتی، اسی لئے اس میں راہ پانا اور اس کا معلوم ہونا مشکل ہے، (مقدمہ ص ۴۵)

ان تمام قصوں کو ممکن ہے، کہ دل چسپ کہانیوں ہی کی صورت میں تسلیم کیا جانا، لیکن آج کل امریکہ کے کولبس کی دریافت کی جو تنقیدی تاریخیں لکھی جا رہی ہیں، انہوں نے ان کہانیوں کو سنجیدہ تاریخ بنادینے کی سند پیدا کر دی ہے،

نئی تحقیقات | امریکہ کے انکشاف کی جو تنقیدی تاریخیں وقتاً فوقتاً لکھی گئی ہیں، اس سے یہ ثابت ہوتا ہے، کہ تی اور پرانی دنیا میں کولبس سے پہلے سے تعلقات قائم تھے، ان تعلقات کی تعمیر میں کون کون قوموں نے حصہ لیا، اس کی دریافت تاریخی اور اثری ذریعوں سے اب تک کی گئی تھی، لیکن ابھی حال میں ہاورڈ یونیورسٹی کے پروفیسر لیوینیئر (LEOWIENER) کی کتاب تین جلدوں میں شائع ہوئی ہے، اس کا نام »افریقہ اور امریکہ کی دریافت ہے« اس میں نہایت واضح طور سے یہ ثابت کیا گیا ہے، کہ کولبس امریکہ کا پہلا دریافت کرنے والا ہرگز نہیں، موصوف نے امریکہ میں پرانی آنے والی قوموں کی دریافت کا ایک نیا طریقہ اختیار کیا ہے، انہوں نے امریکہ کے پرانے باشندوں کی اصلی زبان کی فیلالوجیکل تحقیقات کے ذریعہ سے یہ پتہ لگایا ہے، کہ امریکہ کے باشندوں کی پرانی زبان وقتاً فوقتاً کن کن زبانوں سے مانوس و متاثر ہوتی رہی ہے، وینیئر صاحب چھبیس انسانی زبانوں میں بآسانی گفتگو کر سکتے ہیں، اور امریکہ کی پرانی زبان کے بڑے ماہر ہیں، اس کتاب کا خلاصہ انگریزی رسالہ »ورلڈ ٹوڈے« کے فروری سنہ ۲۶ ع میں چھپا تھا، جس کا عربی ترجمہ المقتطف اگست سنہ ۲۶ ع میں اور اردو ترجمہ معارف اگست سنہ ۱۹۲۶ ع اور پھر اگست ۱۹۲۷ ع میں طبع ہوا،

وینیئر کی تحقیقات کا حیرت انگیز نتیجہ یہ نکلا ہے، کہ امریکہ کی اصلی زبان میں انگریزی، فرانسیسی، ہسپانی اور پرتگالی زبانوں سے بہت

پہلے جس زبان کے الفاظ ہیں، وہ عربی زبان ہے، یہ الفاظ کی تحقیق کے مطابق سنہ ۱۹۲۰ ع کے قریب اس میں داخل ہوئے ہیں، اور کولمبس نے امریکہ کی دریافت کا شور اس کے ٹھیک دوسو برس بعد مچایا ہے، وینیز نے کاغذی دستاویزوں سے یہ ثابت کیا ہے، کہ کولمبس سے پہلے بحر اقیانوس میں تجارتی جہازرانی ہوئی تھی، مگر تاجرو سوداگر بادشاہوں کے ڈر سے اپنی ان بحری مہموں کو چھپاتے تھے،

کولمبس کے خود ذاتی بیانات بھی حقیقت کی پردہ دری کرتے ہیں وہ امریکہ کے تیسرے سفر سے واپسی کے بعد بیان کرتا ہے، کہ اسے وہاں زندگی سوڈانی باشندوں سے سابقہ پڑا، بلکہ پہلے سفر کے بعد ہی وہ کہتا ہے کہ وہاں کے اصلی باشندوں نے اسے گئی (یعنی وہی مغربی افریقہ کے طلائئی ستارے کے جس کو ایک خاص مقدار میں تانبہ ملا کر بناتے تھے) دکھائی، «گونینس» اس وقت کی افریقہ کی زبان میں سونے کے ان ٹکڑوں کو کہتے تھے، جن کی شکل میں سونا ساحل گئی (غانہ) سے یورپ میں لایا جاتا تھا، قدرتی طور پر سونے کے یہ ٹکڑے دیکھ کر کولمبس متحیر ہو گیا، کیونکہ وہ دراصل اسی سونے، ہاتھی دانت اور قیمتی سامان کی تلاش میں یہاں تک آیا تھا، اس نے امریکہ کے باشندوں سے دریافت کیا کہ انہوں نے وہ سونا کہاں سے پایا، اس کے جواب میں انہوں نے کہا کہ «ہم نے یہ سونا کالے سوداگروں سے لیا ہے، جو جنوب مشرق سے یہاں آئے تھے» کولمبس کو گمان ہوا کہ وہ سونے کی اصلی کان بنانے سے گریز کرتے ہیں، تیسرے سفر میں اس نے پھر وہی سوال کیا، اور وہی جواب پایا، اور آخر بعد کے واقعات نے ثابت کر دیا کہ پرانے امریکیوں کے جواب درست تھے، ابتدائی «گونینس» جو فرانسیسی اور پرتگالی گئی کے ساحل سے لاتے تھے، خالص سونے کے نہیں ہوتے

تھے، بلکہ غانہ والے اس میں اسی کے برابر تانبا ملا دیتے تھے، جب کولبس کی لائی ہوئی »گونینس« کا کمیائی امتحان کیا گیا تو اس میں سونے اور تانبے کا وہی تناسب نکلا جو غانہ (گنی) کے لائے ہوئے گونینس میں تھا۔

یہ طلائی ٹکڑے دراصل افریقہ ہی سے آئے تھے، ایسے ہی جوحشی اس کو وہاں ملے وہ افریقہ ہی سے آئے ہوں گے، جہازوں کے کپتانوں کے ہر سفر سے پایا جاتا ہے، کہ ان خلاصی حبشیوں کی موجودگی ضروری تھی، وہ بطور ترجمان استعمال کئے جاتے تھے، کولبس بھی ان میں سے چند کو پہلے سفر میں ساتھ لے گیا تھا، امریکہ جا کر اسے معلوم ہوا کہ ایسے حبشی وہاں پہلے سے موجود ہیں، یہی وہ لوگ تھے، جن کو جنوب مشرق کے سیاہ سوداگر کہا گیا تھا، انہی کے ساتھ غانہ کے سہکے امریکہ پہونچے تھے، اور ان ہی کے ساتھ عربی الفاظ عربی بودے اور عربی تہذیب وہاں پہنچی،

پہلے آثار قدیمہ کے ماہروں کا تنها بیان تھا، اور اب زبانوں کے محقق بھی ان کے ساتھ مل گئے ہیں، اور دونوں کا متفقہ دعویٰ ہے، کہ امریکہ میں عربی تہذیب کا اثر کولبس سے بہت پہلے پایا جاتا تھا، اور ایسا معلوم ہوتا تھا، کہ نئی دنیا افریقی عربی تمدن سے بہت حد تک متاثر ہو چکی تھی،

امریکہ کی بیرونی قوموں میں دو ممتاز نام ملتے ہیں، »ازت« اور »مایہ« جو افریقہ کی عربی تہذیب کی حامل تھیں، معلوم نہیں، ان کی اصلیت کیا ہے، مگر یہ نام صحیح عربی ناموں کی تحریف معلوم ہوتی ہے، پہلا نام ازد ہے اور دوسرا نام معادیہ ہے، ازد کی نسبت پہلے ہم لکھ چکے ہیں^۱، کہ

یہ لوگ ابتدائے اسلام میں عمان سے افریقہ اور مڈگاسکر کے بحری جہازوں
 تھے، اور بہادری سے اپنے جہاز بحرِ بربرہ میں چلایا کرتے تھے،
 بہر حال رسالہ مذکور وینیر کی تحقیق کا خلاصہ آگے ان الفاظ میں دیتا ہے :
 ازٹ اور مایہ کی تہذیبیں دراصل امریکہ میں افریقہ کی عربی
 تہذیب کی نقلیں تھیں، اور ان کا زمانہ سنہ ۱۱۵۰ سے ۱۲۰۰ ع
 تک قرار دیا جاتا ہے،
 ہم نے « مغرورین » کے سفر کا جو زمانہ لکھا ہے وہ اسی کے قریب
 قریب ہوتا ہے،

عربی تہذیب نویں صدی عیسوی میں اپنے معراج پر تھی، اور
 سنہ ۱۱۰۰ء میں صحرائے اعظم کو عبور کر کے افریقہ کے
 مغربی منڈینگو (MINDENIGO) کا تجارتی صوبہ قائم کر چکی تھی،
 اسی کے مقابل میں امریکہ کا صوبہ میچوکن^۱ (MICHUACAN)
 تھا، جو خلیج مکسیکو کے ساحل پر واقع تھا، عربی الفاظ
 کی آمیزش سب سے پہلے میچوکن میں پائی جاتی ہے، اور
 وہ الفاظ منڈینگو کی زبان میں ملتے ہیں، اور یہ امر خاص
 طور پر ذکر کے قابل ہے کہ یہ الفاظ ایسے ہیں، جو ایک
 تجارتی کارندہ یا سیاح استعمال کرتا ہے، مثلاً جادو، ادویہ،
 مذہب اور نظام حکومت کے متعلق،

یہ نتیجہ کہ منڈینگو اور میچوکن کے درمیان آمد و رفت بھی
 لابدی ہے، ہر طرح تازہ تحقیقات سے اس کی تائید ہوتی
 ہے، ازٹ اور مایہ کی تہذیبوں کا یکلخت انحطاط اس کا ایک
 اور ثبوت ہے، چونکہ یہ ایک طرح کی نوخیز تہذیبیں تھیں،

۱۔ مکسیکو میں ایک ریاست بحر الکاہل (پاسفک) سے ملحق

جس وقت ان کا اپنے اصلی مرکز سے قطع تعلق ہو گیا، ان میں تنزل آنا شروع ہو گیا، یہ امر کہ یہ تعلق صرف تجارتی تھا، اس بات سے ثابت ہوتا ہے کہ عربی تہذیب کا اثر میچوکن میں داخل ہو کر صرف تجارتی راستوں کے آس پاس ہی پایا جاتا ہے، اور یہ صرف خالص عربی کا اثر تھا۔

اگر مسٹر وینیر کی ان لسانی تحقیقات کے نتائج درست ہیں تو ہم نے ان کی تصدیق کے لئے جو مقدمات گذشتہ صفحوں میں فراہم کئے ہیں وہ بھی قابل قبول ہیں،

پرانے عربوں کی امریکہ میں آبادی | اس نظریہ کو سن کر لوگوں کا بجا سوال تھا کہ اگر یہاں کولمبس سے پہلے عربوں کی آمد و رفت تھی تو امریکہ میں ان کے نشانات کیوں نہیں ملتے، اور ان کی کسی نوآبادی کا پتہ یہاں کیوں نہیں لگتا، مگر خدا کی قدرت دیکھئے کہ عین اس وقت جب یہ سطریں زیر تحریر تھیں امریکہ کے عربی اخبار «الہدی» نے ایک نیا انکشاف دنیا کے سامنے پیش کیا، جس کی صداے بازگشت سے دنیا گونج اُٹھی، اور خود ہندوستان کے اُردو اخبارات نے اس کے اقتباسات دسمبر سنہ ۱۹۳۰ء میں شائع کئے، براعظم امریکہ میں وہاں کی مہذب ریاستوں اور متمدن ملکوں کے علاوہ بہت سے ایسے پہاڑی مقامات، جنگل اور گاؤں ہیں، جہاں اس براعظم کے پرانے باشندے آباد ہیں، اور جو اب تک اپنی وہی پرانی قبائلی زندگی بسر کر رہے ہیں، اور جہاں تک اب تک کسی یورپین سیاح کے قدم نہیں پہنچے ہیں، خصوصیت کے ساتھ یہ مقامات مکسیکو کے علاقہ میں زیادہ ہیں، اخبارات راوی ہیں: ۱-

۱- المقطم دسمبر سنہ ۱۹۲۰ ع و المساء مورخہ ۲۷ شعبان سنہ ۱۳۴۹ھ مطابق ۱۶

جنوری سنہ ۱۹۳۱ و پیام کلکتہ مورخہ ۲۸ دسمبر سنہ ۱۹۳۰ ع

ایک شامی عرب تاجر مکسیکو کے چاباس اور بناسلا کے صوبوں میں پھیری کر کے سوداگری کا مال بیچتا تھا، حال میں اتفاقاً اس کا گذر ایک کوہستانی علاقہ میں ہوا، جہاں آمد و رفت جاری نہیں تھی، چلتے چلتے وہ ایک جنگل میں پہنچا، وہاں ایک قبیلہ دیکھا، رات ہو چکی تھی سوداگر نے اسپینی زبان میں ان جنگلی باشندوں سے شب بھر رہنے کی درخواست کی، اس کے جواب میں ایک شخص نے عربی میں کہا کہ ہم لوگ تمہاری بولی نہیں سمجھتے، عرب سوداگر اس جنگل میں عربی زبان سن کر حیرت میں آگیا اس نے ان سے عربی میں گفتگو کی اور انہوں نے کہا کہ وہ صدیوں سے اس جنگل میں آباد ہیں اور عربی کے سوا کوئی دوسری زبان نہیں جانتے،

سوداگر مذکور کا بیان ہے کہ یہ قبیلہ اب تک اپنے عربی رسم و رواج پر قائم ہے، اور خالص عرب ہے، یہ خبر مکسیکو کی حکومت کو معلوم ہوئی، تو اس نے ایک کمیشن اس عرب قبیلہ کی تحقیق حال کے لئے روانہ کیا ہے،

یہ قبیلہ چار سو برس سے زیادہ یہاں آباد ہے، اور دوسرے ہمسایہ قبیلوں سے الگ تہلک زندگی بسر کرتا ہے،

اس خبر سے عرب جغرافیہ نویسوں کے بیانات اندلس اور پرتگال کے « مغرورین » (فریب خوردہ جہازرانوں) کی کہانیوں کی تصدیق ہوتی ہے،

اس سلسلہ کی اخیر خبر یہ ہے کہ لبنان کے عیسائی فاضل انطون یوسف ہشارہ نے جنہوں نے مکسیکو میں سکونت اختیار کر لی ہے، مصر کے اخباروں میں یہ اطلاع شائع کی ہے، اور جو الفتح مصر مورخہ ۳۰ جمادی الاول سنہ

۱۳۵۴ھ ص ۲۴۶ میں چھپی ہے، کہ وہ مکسیکو میں اپنی زمین واقع ریو کرسی (مکسیکو) میں کھدائی کر رہے تھے کہ ان کو دو معدنی ٹکڑے ملے جو تحقیق کے بعد عربی سکے ثابت ہوئے، اس دریافت کا وہاں کے علمی حلقوں میں بڑا چرچا ہے،

کولمبس اور امریکہ | یہ تحقیق تو الگ رہی، مشہور یوں ہی ہے کہ کولمبس پہلا شخص ہے جس نے اس نئی دنیا کو پرانی دنیا سے ملایا، مگر اس نے جو کچھ پایا اتفاقیہ پایا کہ

آگ لینے کو جائیں پیمبری مل جائے

کولمبس ہندوستان اور چین کی تلاش میں تھا، کہ امریکہ پہنچ گیا، کسی علمی استدلال سے وہ اس نتیجہ پر نہیں پہنچا، اور بقول ایک اطالوی عالم ہٹیت اور مستشرق کرولنلینو کے کہ «کولمبس عربوں کی مقدار مسافت اور میل کے صحیح اندازہ کے نہ جانتے کی۔ مبارک غلطی سے امریکہ پہنچ گیا» فاضل اطالوی، عالم کی اصل عبارت عربی کا ترجمہ یہ ہے :

لاطینی کتابوں کے عربی ترجموں کے ذریعہ سے مامون نے ایک درجہ فلکی کی پیمائش کا جو اندازہ نکالا تھا، یعنی $2/2$ میل، وہ یورپ میں بھی مشہور ہوا، اور جس طرح یونانی اور سریانی کتابوں کے عربی ترجمہ کے ذریعہ سے یونانی میل کی مقدار نہ جانتے سے اہل عرب نے غلطی کی، اسی طرح چودھویں اور پندرھویں صدی میں عربی میل کی صحیح مقدار نہ سمجھنے کے سبب سے اہل یورپ غلطیوں میں مبتلا ہو گئے، ان ہی میں کرسٹوفر کولمبس امریکہ کا پتہ لگانے والا بھی تھا، اس نے ایک درجہ کے $2/2$ عربی میل کو لاطینی $2/2$ میل سمجھ کر مغربی یورپ اور ایشیا کے

شرقی سواحل کی مسافت اس سے بہت کم سمجھی، جو حقیقت میں ہے، اگر یہ غلطی نہ ہوتی، تو کبھی ممکن نہ تھا کہ مغربی یورپ سے اوقیانوس میں چھوٹی چھوٹی کشتیوں میں بیٹھ کر صرف چند مہینوں کی خوراک لے کر چین پہنچنے کا تخیل کرنا، آخر اس سفر سے رک کر وہ اس غلطی کی بدولت امریکہ کے جدید برّاعظم میں پہنچ گیا، جس نے ایک نئی انسانی دور ترقی کا آغاز کیا، یہ غلطی کیسی مبارک تھی جس نے دنیا کو عظیم الشان فوائد سے مالا مال کر دیا۔^۱

کولمبس اس وقت ظاہر ہوا جب اہل اسپین اندلسی عربوں سے آخری لڑائی لڑ رہے تھے، اور ان کو اپنے ملک سے نکال رہے تھے، اس کا زمانہ اسپین اور پرتگال میں گذرا، ایک معمولی سیاح سے جہازراں تک پہنچا، وہ ہشیت، جغرافیہ اور سفر نامہ کی کتابیں پڑھا کرتا تھا، ایک اسپینی خاتون سے شادی کی، اس ذریعہ سے اسپین کے ایک عیسائی خانقاہ کے جغرافیہ دان راہب سے ملا، پھر اس کا پیشہ یہ ہو گیا، کہ وہ جہازرانوں کے لئے بحری نقشے تیار کر کے فروخت کرتا تھا، اور بحری مسافروں اور جہازرانوں سے معلومات جمع کرتا تھا، عین اسی عربی اور اسپینی لڑائی کے زمانہ میں وہ ملکہ اسپین سے تھے جزیرے اور تھے بحری راستوں کے لئے مدد کا طالب ہوا، اس زمانہ میں اسپین اور پرتگال کے عیسائی مورون (مسلمان عربوں) کو نہ صرف اسپین، بلکہ تمام سواحل و جزائر سے نکالنے کے لئے ہر طرف بحری بیڑے بھیج رہے تھے، سواحل بحر محیط سے لے کر کل سواحل افریقہ سے یہاں تک کہ عرب اور ہندوستان

کے سواحل تک سے عرب جہازرانوں کو لڑ لڑ کر نکال رہے تھے، اور ان سے بحری نقشے حاصل کرتے تھے، وہ سونے کی کان والے افریقی ساحل تک بھی گیا تھا، جہاں افریقی اور زنگی ملاح بکثرت پرتگالیوں کو ملتے تھے،

بہر حال اس زمانہ میں یورپ اور خصوصاً اسپین اور پرتگال میں علم ہئیت، ہندسہ، جغرافیہ، اور بحری سفر کے معلومات جو کچھ تھے، وہ عربی تصنیفات یا ان کے تراجم کے ذریعے تھے، جیسا کہ اس عہد کی تاریخوں میں مورخین نے بیان کیا ہے، اور اس طرح کولمبس اپنے نظریہ کی ترتیب و تکمیل میں تمام تر عربوں ہی کی تحقیقات سے مستفید ہوا،

ضمیمہ (ب)

عربوں کی جازرانی^۱

پر استدراک

از جناب ڈاکٹر محمد حمید اللہ صاحب، پی۔ ایچ ڈی

کم کتابیں ہوتی ہیں، جو متحصین (ماہر فن) اور عوام دونوں کو یکساں پسند آئیں، ان خوش نصیب کتابوں میں سے ایک مولینا سید سلیمان ندوی کی تازہ تالیف «عربوں کی جازرانی» ہے مضمون اتنا اچھوتا پھر بھی مواد اتنا زیادہ، اس کی کم توقع تھی، خاص کر طبع اول کے وقت اس کی عام پسندی کا شاید اس سے بھی اندازہ ہو سکتا ہے، کہ بعض روزناموں نے بہ اقساط پوری کتاب اپنے صفحات میں نقل کردی، میں بھی ان «شائقین» میں سے ہونے کی عزت رکھتا ہوں، جو اس کتاب سے واقف تھے، ان کا تقاضا تھا کہ یہ جلد چھپ کر منظر عام پر آجائے۔ کئی سال کے انتظار کے بعد جب اس کا اشتہار نظر سے گذرا، تو میں نے فوراً یہ کتاب منگائی، اور باوجود سخت اور ضروری مصر و فیتوں اور فرائض منصبی کے، اسے ختم کر کے ہی چھوڑی، پڑھتے وقت حاشیوں پر جابجا اپنی یادداشت کے لئے کچھ معلومات لکھے، اب انہی باتوں کو یہاں کسی قدر پھیلا کر بیان کروں گا۔

یہ کوئی تنقید نہیں ہے، تنقید اسی وقت ہوتی ہے، جب دلچسپ اور کار آمد ہو، اور یہ اسی صورت میں ممکن ہے، جب ناقد بھی اس کتاب کے موضوع کا ماہر ہو، اور قریب قریب تالیف کے برابر ہی تنقید پر محنت صرف کرے، یہ تو چند بے ربط معلومات ہیں، جو مہینے بھر سے بستر پر پڑے ہوئے ایک بیمار کے کمزور دماغ اور کمزور تر حافظے نے اپنے حالیہ سفر

تعلیمی کی ریاض کی مدد سے، اکٹھا کئے ہیں، اس جلدی کی وجہ یہ ہے کہ آج کل جبری آرام ملا ہوا ہے، پھر ایسی فرصت کہاں، اب ذی الحجہ سنہ ۱۳۵۴ء کی ابتدا ہے، عید کے بعد شاید نئی مصروفیتیں ہوں، یہ مضمون اگر کوئی بحران نہیں تو ایک عامی کا بیاباں ہی، اس سے زیادہ نہیں۔

اس تحریر کا ایک باعث یہ بھی ہے کہ ابھی ابھی سال حال کے مقابلے میں کامیاب ہونے پر دو عربی النسل مسلمان حیدرآبادی میرے بھی رشتہ دار، نوجوان، حکومت برطانوی ہند کے ڈفرن جہاز پر قائم کردہ مدرسے میں بحری تعلیم کے لئے بطور کیڈٹ داخل کئے گئے ہیں، یہ خبر سن کر ریاست حیدرآباد کے کھوئے ہوئے ساحل کی تاریخ بجلی بن کر دماغ میں کوند گئی، اور ٹھنڈی آہ نکال کر گرم آنسو ٹپکا گئی۔

ایک کمی سب سے پہلے ایک قدیم شکایت، دہرائی پڑتی ہے، جس کے جواب میں «عموم الباوی» کا فقیہانہ عذر بھی اب نامقبول ہے، وہ یہ کہ اتنی اچھی کتاب اور پھر بھی اشارے (انڈکس) اور کتابیات (ببلیوگرافی) سے محروم، ایک دفعہ میں نے سوربون (پاریس) میں اپنے ایک پروفیسر سے مزاحاً کہا تھا، کہ اشارے اور کتابیات کی خواہش وہی ناظرین کرتے ہیں، جو سُست اور کام چور ہوں، ان کا جواب میں کبھی نہیں بھولونگا، انہوں نے سادگی سے کہا، ہاں سُست اور کام چور مولف ہی اس محنت اور افادہ عام سے باز رہتا ہے، سید صاحب کی محنت اور انہماک سے میں واقف ہوں، سید صاحب اپنے شاگردوں سے یہ کام لے سکتے اور اور اپنا قیمتی وقت دوسرے کاموں کے لئے بچا سکتے ہیں، ہمارے اچھے موافقوں کی کتابوں کو دیکھ کر اکثر گرے کا قطعہ یاد آتا ہے۔

اسماء و اعلام اور مطالب کی ابجدی فہرست نہ صرف ناظرین کو بلکہ خود مولف کو ہمیشہ مدد دیتی اور کارآمد ثابت ہوتی ہے، یہی حال حوالوں اور ماخذوں کی کتابوں کے علاوہ یکجا تذکرے کا ہے، مجھے معلوم نہیں، سید صاحب نے سرہنگ زادہ کی «حقائق الاخبار عن دول البحار» سے استفادہ کیا ہے یا نہیں، کتاب میں «کتابیات» ہوتی تو فوراً تحقیق کر لی جاتی، سرسری ورق گردانی میں اس کا کہیں حوالہ نہیں دکھائی دیا، اس کتاب کی دو ضخیم اور ایک معمولی حجم کی جلدیں عرصہ ہوا مصر میں چھپی ہیں، پہلی جلد میں مسلمانوں کی بحریہ ہی کا ذکر ہے۔

حدیث کا مواد عہد جاہلیت میں عربوں کی جہازرانی کے معلومات لغت قدیم اشعار اور قرآن مجید سے تو بیشک حاصل ہوسکتے ہیں، (عجگر ۱- صفحہ ۳-۴) لیکن اس سلسلہ میں حدیث کے وسیع ادب کو ہاتھ لگائے بغیر چھوڑ دینا کم از کم، طالب علمانہ، احتیاط کے خلاف ہے، ممکن ہے ان خطبات کی تیاری کا ناقابل یقین کم وقت حدیث سے مواد حاصل کرنے کے محنت طلب کام میں مانع رہا ہو، سرخسی کی شرح «السیر الکبیر للامام محمد» میں متعدد دلچسپ واقعات ملتے ہیں، علی متقی کی کنز العمال اور تبویت الحدیث (غیر مطبوعہ) میں تو بحری سفر پر متعدد مستقل باب ملتے ہیں۔

لغت | کشتی اور جہاز کے الفاظ» (عجگر صفحہ ۵-۶) صرف دس دہے گئے ہیں، لیکن یہ فہرست بہت ہی سرسری ہے، اول تو ان لغت کی کتابوں کی ورق گردانی ضروری ہے، جن میں فن دار الفاظ یکجا کئے گئے ہیں، پھر اس موضوع پر لکھے ہوئے جدید رسالے بھی دیکھنے ضروری ہیں۔

۱- «عجگر مخفف ہے» عربوں کی جہازرانی کا،

مثال کے طور پر وستن فیلڈ Westenfeld کا رسالہ (Die Namender

Schiffe im arab ischen)

(جہازوں کے نام عربی میں) اس میں کوئی سو نام ہیں، میں یہاں ان کو بلا تنقید بہ ترتیب ابجدی دہرا دیتا ہوں، شاید یہ رسالہ آسانی سے ہر کسی کو دستیاب نہ ہو سکے۔

اسطول (ج، اساطیل)	اعراری	بالوع	بحریہ	برعانی
اسطولا	بارجہ	باہرات	براکیہ	برکۃ، لبرکۃ
برکوس، لابرکوس	جفاء، جفایہ	ذہبیہ	سوقیہ	ثطلطل
برمۃ	جفل	رکوحہ	شبارہ	عجوز
بریک	جفن	رمادہ ۱	شباک	عدولی
بسطۃ	جلبہ	رمث	شبوک	عرواس
بطاس	جنک	زیربازیہ	شختور	عشاری، عشری
بطان	حراقہ، حراک	زبب	شختوہ	غارب
بطسہ	حمالۃ	زلاج	شلملی	غراب
بوس، بوص، بوصی	حمامہ	زالال	شلندی	فلک، فلوک
بیرجۃ	خلیج	زوراء	شموط	فلوکۃ
تلوی	خلیۃ	زورق	شنان	قادس
جاریۃ، (ج - جوار)	خن	سفینۃ	شکولیۃ	قارب
جاسوس	خیطیۃ	سکان	شینی	فرقور، فرقورہ
ججلیۃ	دغیض	سلور	صلفہ	قطعات
جدی	دقل	سماریہ	طبطاب	کارونیۃ

۱- الرمادہ (Armada)

جراب	ذات الریف	سمیر	طریده	کلک ۱۔
جرم	ذونج	منبوق	طیار، طیرہ	کندوریات
لاطنة،	مرکب،	مصباح،	لمقوطة،	واجبات،
ماجشون،	مرکوس،	معبر،	ناغضة،	دبحية
ماشوت،	مسجية،	معدية،	نقير ۲۔	ہرہور،
مثله	مستعام	مقلع	نہبوغ،	
مرزاب،	مسطحات،	یکتہ،	واسطية،	

اسی سلسلے میں ابن ممتی کا بھی ایک اقتباس (بحوالہ وستنفلد) دل چسپی سے خالی نہ ہو گا

الاسطول المنصور هو الان یجری فی دیوان الجيش المصری وسنذكر حاله فی موضعه، اسماء مراکبه طریده، شینی، مسطح، حراقة مرکوس، شلندی، اعراری، ومنفعة المسلمین به اشهر من ان تذكر، واكثر من ان تحصر فاما الطریده فانها برسم حمل الخیل، واكثر ما تحمل اربعین فرسا، واما الحمالة

اسطول منصور، اور وہ مصری محکمہ فوج میں رائج ہے، اور اپنے موقع پر ہم اس کا حال لکھیں گے، اس بیڑے کے جہازوں کا نام یہ ہے، طریده، شینی، مسطح، حراقة، مرکوس، شلندی، اعراری، اس سے مسلمانوں کو جو فائدہ پہنچتا ہے اس کے ذکر کرنے کی ضرورت نہیں بلکہ عام طور پر

۱۔ القلقشندی نے صبح الاعشی، میں ایک لفظ «ککک» بھی دیا ہے، جس کی جمع کککک بتائی ہے اور اس سے ایک رسم الخطی لطیفہ بھی بیان کیا ہے، جو باصلاح خفیف یوں ہو گا، مارا ینا کککا ککککک (ہم نے تیری کشتیوں جیسی کشتیاں نہیں دیکھیں) یعنی پانچ کاف ایک ہی لفظ میں یکجا جمع ہو گئے ہیں ۲۔ شاید اس سے ناقرہ یا نقارہ کا لفظ تار پیڈو کے لئے بر تاجا سکتا ہے، شاید حراقة بھی، (اخرقتها لتخرق اهلها)،

مشہور ہے، اور اس کا احاطہ نہیں کیا جا سکتا، طریقہ گھوڑوں کے لادنے کے لئے مخصوص ہے، اور زیادہ سے زیادہ اس پر چالیس گھوڑے لادئے جاتے ہیں، حمالہ میں غلہ لادا جاتا ہے، شلندی ایک چھت والا جہاز ہے، جس کی چھت کے اوپر سے سپاہی لڑتے ہیں اور ملاح اس کے نیچے ہوتے ہیں، مسطح بھی اسی قسم کا ہوتا ہے، شینی جس کو غراب بھی کہتے ہیں وہ ۱۴۰ ڈانڈ سے چلایا جاتا ہے، اور اس میں سپاہی اور ملاح ہوتے ہیں، حراقہ مختصر ہوتا ہے، اور بسا اوقات سو یا اس کے قریب قریب ہوتا ہے، اور عراری اس کے پیچھے چلتا ہے، اور اس میں رسد لادی جاتی ہے، مرکوس اپنے بلکے پن کے باعث پانی لے جانے کے لئے مناسب ہے، اور اس میں ایک سو ادب سے کچھ کم پانی سما سکتا ہے،

فیحمل فیہا الغلۃ، واما الشلندی فانہ مرکب مسقف تقاثل الغزاة علی ظہرہ وجدا فون یجد فون تحتہ، واما المسطح فهو فی معنایہ فاما الشینی، ویسمی الغراب (نسخۃ العرات)، ایضاً فانہ یجذف بمائۃ واربعین مجداف و فیہ المقاتلۃ والجدا فون والحراقة مختصرة وربما كانت مایۃ (لۃ) وحوالی ذلک والعراری (الاعزاری) من توابعہ یحمل فیہ الا زوار، والمرکوس لطیف لنقل الماء لخفته یدخل علی المواضع و یکون رسقه (وسعنه) دون مائۃ اردب

زین الدین المعبری کی تحفة المجاہدین فی بعض اخبار الہرتکالین^۱ نامی تاریخ ملیار میں بھی متعدد دیگر نام ہیں،

تمیم الداری، لفظ، «داری»، کے معنی بھی (عکجر ص ۸) ملاح کے بتائے گئے ہیں کیا حضرت تمیم الداری کو بجائے قبلۃ بنی الدار کی جانب منسوب کرنے کے، ان کے بحری سفروں کے باعث اس لقب سے ملقب ہونا قرار دیا جائے، تو زیادہ صحیح نہ ہو گا؟ قصہ تمیم الداری پر مقریزی کا اشاعت طلب رسالہ الضوء الساری لمعرفة خبر تمیم الداری، (مخطوطہ لائڈن و پاریس) کو کو نظر انداز نہیں کرنا چاہئے، اس کا فقرہ یہ ہے:

«تمیم بن اوس الداری یکنی ابارقۃ قدم مصر وقیل ان قد ومہ کان لغرو البحر»
برشہ لفظ برشہ کا استعمال (عکجر ص ۱۷) المعبری نے بھی ملیار کی تاریخ میں کثرت سے کیا ہے، شاید اس کو Earge, Bark, Barchetta, Barque, Parquette, Parca یورپی السنہ^۲ کے کسی لفظ سے تعلق ہو ممکن ہے پرتگالی تلفظ ہو، پرتگالی لغت اس وقت میرے سامنے نہیں ہے،

زبان زدبھری محاورے، الفاظ کی اس بحث کے سلسلے میں یہ امر بھی شاید قابل ذکر ہے، کہ متعدد بحری محاورے عربوں کی زبان پر چڑھ گئے

۱- یہ عربی پرتگالی ترجمے کے ساتھ سنہ ۱۸۹۸ء میں لڑین (پرتگال) میں چھپی ہے، رسالہ تاریخ کا شائع کردہ جدید ایڈیشن بلا مبالغہ فی سطر پانچ چھ غلطیوں کا حامل ہے، پتھر کے چھاپے نے اور بھی ناس کر دیا ہے، مزید براں اس میں بعض اصلاحیں اصلاح ناشناس ہیں، مثلاً شہر کوشی (مقامی تلفظ کچی کو کوشن (برنماے Cochîn) کر لیا گیا ہے،

۲- یہ امر شاید دلچسپی سے پڑھا جائے گا، کہ یورپ کی اصلیت کیا ہے، میرے ایک «سامی لسانیات» کے پروفیسر نے پاریس میں بیان کیا تھا کہ بابل والے

تھے، سمندر سے روز مرہ کے تعلق کے بغیر ممکن نہیں، ان میں سے دو پر کچھ بیان بے محل نہ ہوگا،

ایک تو خود قرآن مجید (۸/۴۸) میں بھی برتا گیا، «تذهب ریحکم» تمہاری ہوا اکھڑ جائیگی، یا تمہاری قوت جاتی رہنے لگی، اس محاورے کی اصلیت میرے خیال میں باد بانی جہازرانوں کا محاورہ ہو گیا، کہ باد بان سے ہوا بدل گئی، خواہ رخ کے تغیر سے، خواہ باد بان پھٹ یا ٹوٹ جانے سے، تو جہاز اور جہازراں بے بس ہو جاتے ہیں،

دوسرا ایک اور محاورہ «ما بل بحر صوفة» کا ہے، اور نہ صرف عبدالمطلب کی جانب منسوب ایک معاہدے^۱ میں برتا گیا ہے، بلکہ ہجرت کے بعد ہی آنحضرت صلعم جو معاہدے^۲ ہمسایہ عرب قبائل سے کئے ان میں بھی اس کا کئی بار استعمال ہوا ہے، ابن ہشام نے بھی اپنی سیرت میں اسے برتا ہے، اس کا سری با محاورہ ترجمہ ہوگا، کہ جب تک سمندر موجیں مارتا ہے، یعنی ہمیشہ کے لئے، لیکن خود «صوف البحر» بھی ایک دل چسپ چین

(بقیہ صفحہ ۹ کا)

مشرقی ملکوں کو شمش آسیا کہتے تھے اور مغربی ملکوں کو شمش اوروپا، عربی داں فوراً پہچان لینگے، کہ شمش وہی ہے جو عربی میں شمس (سورج) کی صورت میں برتا جاتا ہے، آسیا اٹھنے اور نکلنے کے معنی میں مواساة (غم دور کرنا، ہمدردی کرنا) سے غالباً تعلق رکھتا ہے، موسیٰ (پانی سے نکالا ہوا) بھی اس سے رشتہ رکھتا ہے، بابلی زبان میں (غ) نہیں تھا وہ اسے الف کی طرح پڑھتے تھے اس طرح معلوم ہو گا اوروپا، اور غروب، غرب مغرب میں کتنا گہرا تعلق ہے، انہی بابی الفاظ سے یورپ اور ایشیا بنے اور پھیلے ہیں،

^۱۔ زینی دحلان (السيرة المحمدية) ج ۳ ص ۳۰۴، ۳۰۳۔ ^۲۔ ابن سعد ج ۱ ق ۲ ص ۲۶ تا ۲۷ (معاہدات بنو خمرہ، بنو غفار، نعیم بن مسعود اشجعی،)

ہے، اس پر کم کچھ سننے میں آتا ہے، اس لئے اگر ابن البیطار کی کتاب المفردات (ج ۲۔ ص ۱۴۱ ب) اصطخری (ص ۴۲، س ۶ الخ^۱) اور دوزی (Dozy) کی عربی لغت (Supplement) سے اس صوف البحر یعنی سمندری اون کی تشریح معارف میں کسی وقت شائع کر دی جائے، تو دل چسپی سے خالی نہ ہوگا، اگر موقع ملا تو کسی آئندہ فرصت میں اسے ناظرین معارف کے سامنے پیش کروں گا،

قرآن اور سمندر قرآن مجید میں سمندر کا ذکر (عکبر ص ۲۴ تا ۴۰) ایک مستقل مقالے کا محتاج ہے، یادداشت کے لئے لینن گراڈ کے پروفیسر بار تولد کے مضمون کی طرف یہاں صرف اشارہ کروں گا، جس کا جرمن ترجمہ جرمنی کے مشہور شرقیاتی رسالے Zdmg سنہ ۱۹۲۹ء (کے صفحہ ۲۷ تا ۴۲) میں ڈاکٹر ریتز نے بعنوان ذیل کیا ہے، Der Koran and das meer یعنی قرآن اور سمندر، اصل مضمون Zapiski Kollegii Vostokovendovi p.p. 106,110 میں سنہ ۱۹۲۵ء میں شائع ہوا تھا، اس مضمون میں پروفیسر بار تولد آنجہانی نے علاوہ اور باتوں کے اس یورپی خیال کو پھر سے تازہ کیا ہے، کہ آنحضرت صلعم نے خود ضرور بحری سفر کیا ہو گا، اس کے بغیر قرآن میں سمندر کے سفر وغیرہ کا اتنا مدققانہ اور کثیر، ذکر نہ ہوتا۔^۲

۱۔ یہ دونوں حوالے خود دوزی کی لغت میں تشریح کے ضمن میں مندرج ہیں،
 ۲۔ اس سلسلے میں شاید میرے ایک مضمون کی طرف اشارہ کیا جاسکتا ہے جو انجمن ترقی اردو کے حالیہ شائع کردہ مجموعہ مضامین «حبش اور اطالیہ» کے ص (۱۰۶ تا ۱۱۱) میں خاص اسی مبحث پر ہے، کہ آیا آنحضرت صلعم نے کبھی حبش کا سفر فرمایا تھا، میرا پورا مضمون ص (۱۰۰ تا ۱۱۷) تک ہی ہے، گو بظاہر پورا باب ص (۱۲۴) تک میری جانب منسوب نظر آتا ہے،

قصہ حضرت موسیٰ، و کان وراءہم ملک یاخذ کل سفینۃ غصباً (سورہ کہف) کی بھی کچھ تحقیق شامل کر دی جاتی تو بے محل اور غیر دل چسپ نہ ہوتی،

مرزوقی «مرزاقی» (عکبر صفحہ ۲۷۴) غالباً طباعت کی غلطی ہے، اس سے مراد المرزوقی ہیں، ان کے زیر تذکرہ کتاب الازمہ والامکنۃ میں قسم قسم کے معلومات کا ایک نہایت قابل قدر گنجینہ فراہم کیا گیا ہے، اس کے نام میں وہ وسعت نہیں، جو اس کے مواد میں ہے،

عہد نبوی کے مزید معلومات عہد نبوی کے ان معلومات (عکبر ص ۴۸ تا ۵۰) سے پیاسوں کی تشفی نہیں ہو سکتی، اس سلسلے میں چند اور چیزوں کا اضافہ کیا جاسکتا ہے، مثلاً (۱) وہ احادیث جن میں بحری جنگوں کی پیشینگوئی ہے، وغیرہ،

(۲) عہد نبوی کی ایک بحری جنگ (حوالہ، طبقات ابن سعد، ج ۲، ق ۱ ص ۱۷ تا ۱۸)۔

(۳) آنحضرت صلعم کے معاہدے ایلہ (شمال مغربی عرب) اور بحرین (جنوب مشرق عرب) کی بندر گاہ ہوں کے باشندوں سے جن میں بحری جنگوں اور تجارت کے متعلق بھی دفعات ہیں ۲،

نجاشی کا بھیجا ہوا وفد نجاشی کے وفد (عکبر ص ۴۹) کے متعلق عام طور سے مشہور تو یہی ہے کہ جہاز کے ڈوبنے سے ہلاک ہو گیا، وفد کا سرگروہ نجاشی کا بیٹا بھی اسی زمرے میں شامل تھا، لیکن سمہودی

۱۔ معارف: افسوس ہے کہ یہ حوالہ درست نہیں، ۲۔ معاہدہ ایلہ جو یحٰنہ بن رؤبہ سے ہوا، سیرت ابن ہشام (ص ۹۰۲) طبقات ابن سعد (ج ۱، ق ۲ ص ۳۷) ابو عبید کی کتاب الاموال (فقہ ۵۱۳) ونیز دیگر کتابوں میں ملے گا، بحرین کا معاہدہ جو قبیلۃ عبدالقیس سے ہوا، ابن سعد (ج ۱ ق ۲، ص ۳۲ تا ۳۳) میں ہے،

نے تاریخ مدینہ میں بیان کیا ہے، کہ نجاشی کا بیٹا مدینہ آیا، اور حضرت علی سے رشتہ سوالات بھی پیدا کر لیا، اور بعد میں اپنے باپ کے مرنے پر مدینہ ہی میں رہنا پسند کیا، اور حبشہ جا کر تخت نشین ہونے سے انکار کر دیا حبشی وفد کے آنے کا ذکر ابن عبدالباقی وغیرہ نے بھی کیا ہے، کہ آنحضرت و فور اخلاق سے ان لوگوں کی خدمت خود فرماتے تھے، اور یہ گویا مہاجرین مکہ کی حبشہ میں پناہ دہی کا جواب تھا، ابن عبدالباقی کی الطراز المنقوش (حالات حبشہ پر) نیز فضائل حبشیہ کی ایک مطبوعہ کتاب سواطع الانوار (ص ۸۲) پر آنحضرت صلعم کے نام آیا ہوا نجاشی اصحمہ کا جو خط درج ہے، اس میں اس وفد اور اپنے بیٹے اریحہ کے بھیجنے کا ذکر ہے، اگر خط صحیح ہے، تو نامہ بر یقیناً نجاشی کا بیٹا ہو گا، مگر یہ خط متقدمین کے ہاں نہیں ملتا، حضرت عمر کتاب الخراج میں امام ابو یوسف لکھتے ہیں، کہ حضرت عمر نے «قوم من اهل الحراب وراه البحر» سے تجارتی معاہدہ کیا تھا، کہ وہ ممالک محروسہ اسلامیہ میں آیا کریں۔

قسطنطنیہ پر حملے مسلمانوں کے ابتدائی بحری حملوں میں (عکبر ص ۴۸ تا ۵۲ استانبول پر حملوں کا ذکر نہیں نظر آیا، حالانکہ حضرت معاویہ کے عہد کے حملے کی یاد دلانے والا وہاں حضرت ابو ایوب کا مزار یادگار زمانہ ہے، عبدالملک بن مروان کے غالباً بیٹے مسلمہ کا حملہ بھی قابل ذکر ہے، اسکے واقعات ایک قدیم ترکی تالیف (الاقوال المسلمہ فی غزوات المسلمہ) میں تفصیل سے ملتے ہیں، جسکے مخطوطے علاوہ استنبول کے کتب خانوں کے کیمبرج یونیورسٹی لائبریری میں بھی نظر سے گزرے ہیں، مقدمی کی جغرافیہ میں بھی قسطنطنیہ کے ذکر میں اس کا کچھ بیان ہے، اور وہ لکھتا ہے کہ قسطنطنیہ اس وقت بصرے کے برابر یا اس سے بھی کچھ چھوٹا شہر

ہے، استنبال کے یورپی حصے میں غلطہ کے پل کے قریب جو عرب
جامعی ہے، وہ بھی اسی زمانہ کی یادگار بیان کی جاتی ہے، اس میں کوئی
شک نہیں کہ گو اس مسجد کی تعمیر جدید حال میں ہوئی ہے، لیکن اسکی
طرز بنا استانبول کی باقی تمام مسجدوں سے جدا ہے، اور خالص عربی وضع
کی ہے، جس میں بیزنطیتی اثر کو دخل نہیں، مسجد کے اندر ایک کتبہ
بھی ہے، اسکے چند اشعار نقل کرتا ہوں جن سے ضرور تاریخ اور معلومات
حاصل ہونگے۔

کیم آلتش آلتی سنہ گچمش ایدی ہجر تدن

.

چون اولادی حضرت عبدالملک خلیفہ دیں

.

مراد ایلدی قسطنطنیہ یہ او سفر

کہ قیلدی مسلمہ نامداری سرعسکر

.

.

بود غطمی گوش ایدن عربا بدن الی یگ آدم

تعہد ایلدیلر تابعین ایلہ اول دم

صحابہ وندہ نیجہ کیمسہ قیلدی ییلہ سفر

جناب حقہ توکلہ اولدیاسر رہبر،

.

.

دیارردمہ کلوب اول بو شہری فتح ایتدی

ایچندہ بولدیعنی مالی جیشہ بخش ایتدی

بویشیق مال غنیمتله ایلوب معمور
کہ نامی اولدی عرب جامعی ایلہ مشہور

.
.

یدی سنہ بوشہر ده اقامت ایلدیلر
بوبار گاہ خدادہ عبادت ایلدیلر

وغیرہ وغیرہ کل چوتیس شعر ہیں، جو میں نے نقل کر لئے تھے، اس کتبے اور اس کے بیانات کی تحقیق شاید کسی اور صحبت میں کر سکوں، جس میں مسجد کے فرش کی پیمائش اور نقشے وغیرہ کی اپنے پاس کے مواد کی مدد سے توضیح و تشریح بھی ہوگی، اوپر کے اشعار سے معلوم ہوگا کہ سنہ ۵۶۶ میں دعوت جہاد پر لبیک کہہ کر پچاس ہزار عربوں کی فوج جسمیں چند صحابہ اور تابعین بھی شریک تھے، یہاں آئی، مال غنیمت سے اس مسجد کو تعمیر کیا، اور سات سال تک مقیم رہی۔

مضویٰ آبی راستے، | مسلمانوں کی ابتدائی بحری کاروائیوں میں مجھے ایک اور واقعہ یاد آتا ہے، جو تاریخ طبری (۲۰۳۸) میں ہے، کہ حضرت خالد بن الولید اپنے سپاہیوں کو کشتیوں میں سوار کرا کے عراق کے بعض نہروں سے گررنا چاہتے تھے، ایرانیوں نے ان کا پانی خالی کر دیا، اور کشتیاں چل نہ سکیں، پھر نہروں میں پانی آنیکے مقام کی مرمت کی گئی اور کشتیاں منزل مقصود کو روانہ ہوئیں۔

امام ابو یوسف کی کتاب الخراج میں آبی راہوں کی مرمت اور نگہداشت پر متعدد فصلیں ہیں، ان کی جانب بھی اس سلسلے میں اشارہ کیا جاسکتا ہے۔
عرب میں بندرگاہ | عربی بندرگاہوں کا ذکر خاصی تفصیل سے (عکجرحص ۵۶ تا ۶۰) کیا گیا ہے، اس سلسلے میں عمان کے مشہور بندرگاہ دبا

کے متعلق چند چیدہ معلومات بے محل نہ ہونگے، اسی طرح بحرین کے بندرگاہ مشقر اور یمن کے بندرگاہ عدن وغیرہ کا ذکر کیا جاتا ہے۔

(....) ثم سوق دبا وهي احدى فرصتي
افرض، العرب ياتيها تجار السند والهند
والصين واهل المشرق و المغرب
فيقوم سوقها آخر يوم من رجب و
كان يبعهم فيها المساومة وكان الجلندي
بن المستكبر يعشرهم فيها وفي سوق صحار
ويفعل في ذلك فعل الملوک بغيرها

پھر بازار دبا ہے اور وہ عرب کا ایک
بندرگاہ ہے، جسمیں سندھ، ہند اور چین
کے تاجر اور مشرق و مغرب کے
لوگ آتے ہیں، اور یہ بازار رجب
کے آخر دن میں لگتا ہے، اور ان
کی بیع اس بازار میں مساومہ ہوتی
ہے، اور جلندی بن مستکبران سے
اس میں اور بازار صحار میں عشر لیتا
ہے اور اس معاملے میں وہی طریقہ
اختیار کرتا ہے، جو بادشاہ لوگ
اور بازاروں میں اختیار کرتے ہیں،

(کتاب المجر لمحمد بن حبيب المتوفى سنة ۲۴۵ مخطوطه برئش میوزیم ورق ۹۵)

ثم یرتحلون بها الى دبا وكانت
احد فرض العرب یجتمع بها تجار
الهند والسند والصين واهل المشرق
والمغرب... فيشترون بها بیوع
العرب الهجر....» (کتاب الازمنه
والامکنه للمرزوقی باب ۴۰)
پھر اس کو لے کر وہ دبا کو جاتے
ہیں، جو عرب کا ایک بندرگاہ
تھا، جہاں ہند، سندھ اور چین کے
تاجر اور مشرق و مغرب کے لوگ
جمع ہوتے تھے، اور وہاں عرب
اور ہجر کے اسباب کی خریداری
کرتے ہیں،

۲.... ثم یرتحلون منها الى المشقر
یہجر فتقوم سوقها اول يوم من
پھر اس سے مشقر کا سفر کرتے
تھے، جو بحرین میں ہے بازار

جمادی الاخر کے پہلے دن سے
مہینے کے آخری دن تک لگا
رہتا ہے، اور ایرانی لوگ اپنا
سرمایہ تجارت لے کر وہاں بحری
سفر کر کے آتے تھے،

پھر وہاں خشکی اور تری کے جو
تاجر ہوتے تھے، ان کو لے کر
شجر یعنی شجر مہرہ تک جاتے
ہیں، اور وہاں ان کا بازار لگتا
ہے، پھر وہاں سے عدن کو جاتے
ہیں، البتہ بحری تاجروں میں صرف
وہی لوگ وہاں سے عدن کا سفر
کرتے ہیں جن کا سودا کچھ بکنے
سے رہ گیا ہے، اور اس نے اس
کو نہیں بیچا ہے، تو عدن میں
لوگوں کے پاس وہی بحری تاجر
آتا ہے، جس کے ساتھ کچھ مال
رہ گیا ہے، اور وہ لوگ بھی عدن
میں آتے ہیں، جو اس سے پہلے
کے بازاروں میں نہیں گئے تھے
اور عطار خلق کو اہل عرب کے سوا
کوئی دوسرا عمدہ نہیں بنا سکتا،
یہاں تک کہ بحری تاجر اس مصنوعی

جمادی الاخرۃ الی آخر الشهر فتوافی
بہا فارس یقطعون البحر الیہا
بیاعاتهم...» (کتاب المجر ورق
۹۴-۹۵)

۳، ۴... ثم یسرون بجمیع من
فیہامن تجار البر والبحر الی الشجر، شجر
مہرہ۔ فیقوم سوقہم... ثم یرتحلون
منہا الی عدن الا تجار البحر فانہ
لا یرتحل منہم الا من بقی من
بیعہ شئ ولم بیعہ فیوافی الناس بعدن
من بقی معہ من تجار البحر شئ
ومن لم یکن شہد الاسواق الی
کانت قبلہا... وکان طیب (الطیب؟)
الخلق... ولم یکن احد بحسن
صنعہ من غیر العرب حتی ان تجار
البحر لترجع بالطیب المعمول تفخر
به فی السند والہند وترتحل بہ تجار
البر الی فارس والروم...» (المرزوقی
باب ۴۰)

خوشبو کو لے کر واپس ہوتے ہیں،
توسندھ اور ہند میں اس پر فخر
کرتے ہیں، اور خشکی کے تاجر
اس کو لے کر ایران اور روم میں
جاتے ہیں،

آبنائے عمان یا باب المندب | اسی کے پاس عمان کی دریائی پہاڑیاں ہیں، اور وہ
جگہ ہے، جس کو دردور کہتے ہیں، یہ دو پہاڑوں کے بیچ تنگ دریائی
راستہ ہے، (باب المندب؟) (عکبر ص ۶۳) یہاں غالباً سہو قلم سے
بجائے »آبنائے عمان« کے »آبنائے باب المندب« لکھ دیا گیا ہے، باب المندب
بحر قلم کے دہانے پر ہے، یہاں خلیج فارس کا ذکر ہے،

چین »ہم نے اوپر کی سطروں میں حدود ملک چین تک کے راستے بتائے
ہیں« (عکبر ص ۶۶) اس سلسلے میں وہ مشہور مقولہ بیان کیا جاسکتا ہے،
جو آنحضرت صلعم سے منسوب کیا جاتا رہا ہے، کہ اطلبوا العلم ولو کان
بالصین، اگرچہ یہ حدیث ابن عبدالبر نے علم پر اپنی مشہور کتاب میں حضرت
انس کی روایت سے درج کی ہے، بیہقی نے شعب الایمان میں، ابن عدی
نے الکمال میں اور العقیلی نے الضعفاء میں، لیکن ماہرین نے اس حدیث کو
موضوع قرار دیا ہے، شاید اس قیاس کو زیادہ دور از کار نہیں قرار دیا جائیگا
کہ یہ حدیث اس زمانے کی پیداوار ہے، جب عربوں کے تجارتی تعلقات چین
سے بہت مستحکم ہو گئے تھے، اور وہاں کے بگپور (فغفور یاغبور، باگ کے
معنی تاتاری اور جدید روسی زبان میں خدا کے ہیں، پور بیٹے کو کہتے ہیں،
چینی اپنے بادشاہ کو آسمان کا بیٹا» سے ملقب کرتے رہے ہیں،) کے اسلام
لانے کا امکان نظر آرہا تھا، اس وقت چینوں کی تالیف قلبی کی ضرورت تھی،
تیسری صدی کا سفر نامہ یورپا »ابن فضلان نے بغداد سے روس و بلغار

تک اپنا سفرنامہ مرتب کیا تھا، جس کا مختصر خلاصہ یا قوت نے اپنی معجم البلدان میں شامل کیا ہے» (عکجر ص ۱۰۰) اہل علم میں سے ہر ایک کو یہ سن کر خوشی اور چند کو تازہ خبر معلوم ہوگی کہ مقتدر باللہ عباسی کے (جو تیسری صدی کے اواخر میں خلیفہ ہوا) یسفیر ابن فضلان کا کھویا ہوا سفرنامہ مل گیا ہے، اور ایران سے اس کے ایک مکمل نسخہ کی عکسی نقل (فوٹو) برلین کے سرکاری کتبخانے میں آچکی ہے، اور اب اسے روسی اور دیگر زبانیں جانتے والے چند جرمن شرفیاتی اشاعت کے لئے تیار کر رہے ہیں، اور غالباً ترجمہ بھی تفصیلی تعلیقات اور جدید ترین معلومات کے تقابلی مطالعے کے ساتھ شائع ہوگا،

جاپان | «اہل عرب... جاپان کو جزائر واق واق کہتے ہیں» (عکجر ص ۱۱۲) عرصہ ہوا عجائب الهند کے فرانسیسی ضمیمے میں پروفیسر دخویے نے یہ دلچسپ نظریہ پیش کیا تھا، لیکن ابھی دو سال ہوئے پاریس کے رسالہ ژورنال آسیاتیک میں پروفیسر فران (Ferrand) (جس کا چند ماہ قبل انتقال ہو گیا ہے) نے اس بارے میں نئے سرے سے تحقیقات کی ہے اور عربی کے علاوہ چینی اور دیگر ماخذوں سے کثیر مواد فراہم کیا ہے، جس کا خلاصہ بھی انسائیکلوپیڈیا آف اسلام میں (عنوان «واق واق» کے تحت) شائع ہوا ہے، اس تفصیلی تحقیقات کا خلاصہ یہ ہے کہ اس سے مراد جاپان نہیں بلکہ بورنیو ہے،

ابن جبیر | عربی سیاحوں کے سلسلے میں ابن جبیر کا سفرنامہ حج بھی قابل ذکر ہے، یہ سلطان صلاح الدین کا ہم عصر ہے، اور اس نے اسپین سے مصر وغیرہ تک جہاز پر سفر کیا تھا، ابن جبیر نے جس دقت نظر سے حالات سفر بیان کئے ہیں، اور اثنائے راہ میں آتش فشاں پہاڑوں، بندرگاہوں وغیرہ کا ذکر کیا ہے، اس سے بہت کچھ حالات معلوم ہوتے ہیں، خاص کر بحری سفر میں مسافر کے تجربے بہت دلچسپ ہیں،

بحری نقشے سامان و آلات جہازرانی کے سلسلے میں بحری نقشوں کا ذکر (عکجر ص ۱۱۹ تا ۱۲۲) کیا گیا ہے، اس سلسلے میں ایک حالیہ تحقیق کا ذکر کیا جاسکتا ہے، کولبس نے امریکہ کا ایک نقشہ تیار کیا تھا، جو اب ناپید ہے، مشہور ترکی ماہر بحریات پیری رئیس اس کا تقریباً ہمعصر تھا، ترکی میں ان دنوں سلیمان اعظم جیسے اولو العزموں کا دور تھا، جو دنیا کو فتح کرنے کے منصوبے رکھتے تھے، 'ایسے زمانے میں سرکاری افسروں کے معلومات بھی عصری (اپٹوڈیٹ) ہوا کرتے تھے، چنانچہ پیری رئیس نے کولبس کا نقشہ امریکہ، کسی طرح حاصل کیا، اور اپنے نقشہ عالم میں شامل کر کے شائع کیا، یہ نقشہ کتبخانہ توپ قپوسراے (استانبول) میں ملا، اور کوئی تین سال ہوئے کہ اس کو بون یونیورسٹی کے صدر کلیہ شرقیات اور جرمن مجلس شرقیات کے معتمد ڈاکٹر پاول کالے (P. Kahl) نے ایک طویل مقدمہ کیساتھ شائع کیا ہے، (ایک ضخیم تر کتاب اسی موضوع پر انگریزی میں بھی پروفیسر کالے نے لکھی ہے، جو امریکہ کی کسی یونیورسٹی کی جانب سے شائع ہوگئی ہے، یا ہونیوالی ہے)، لائٹ ہاؤز لائٹ ہاؤز (عکجر ۱۲۲) کے سلسلے میں بھی پروفیسر کالے کی ایک کتاب کا ذکر کیا جاسکتا ہے، جس میں اسکندریہ کے مشہور - اس کا سفیر چین گیا تھا، تاکہ وہاں کی فوجی قوت وغیرہ کا اندازہ لگائے، سفر کی رپورٹ جو خطائی نامہ کے نام سے فارسی میں لکھی گئی تھی، اور جس کے بعد میں ایک ناقص ترجمہ ترکی زبان میں بھی ہوا ہے چین کے متعلق معلومات کی انسائیکلوپیڈیا ہے، اس کا جرمن ترجمہ مجھ سے کرایا گیا تھا، جو اب چینی ماخذوں کے حواشی کے اضافے کیساتھ مع اصل فارسی متن قریب میں شائع ہوگا یہ کام جرمن مجلس شرقیات کے معتمد اور اسکے رسالے کے ایڈٹر ڈاکٹر کالے انجام دے رہے ہیں۔

منارے کے متعلق جملہ مل سکئے والے عربی و دیگر معلومات مع تصاویر شائع ہوئے ہیں،

صورالکواکب، صورالکواکب (عکجرص ۱۲۴) پر ایک نہایت قدیم رسالہ کتابالازمنہ لیوحنا بن ماسویہ المتطبیب المعلم القلکی سنہ ۱۹۲۲ع میں مصر میں شائع ہوا ہے، اس میں سال کے بارہ مہینوں کی فلکی کیفیت تفصیل سے دی گئی ہے۔

قطب نما، قطب نما پر جسے جہت نما یا سمت نما کہنا شاید زیادہ موزوں ہو، عربوں کے متعلق بہت دلچسپ مواد یکجا کیا گیا ہے۔ (عکجرص ۱۲۶ تا ۱۳۷) مگر یہ چیز اس سے بہت زیادہ پرانی ہے، حال میں چند ماہ قبل حیدرآباد کے ضلع رائچور میں مسکی نامی مقام پر اثری کھدائی کے سلسلے میں زمانہ ما قبل تاریخ کے عہد حجری کی جو چیزیں دریافت اور دستیاب ہوئی ہیں، ان میں تین عدد جہت نما بھی صحیح وسالم حالت میں ملے ہیں۔ ان پر سولہ جہتوں کے نشان اور ذیلی جہتوں کی علامتیں صاف طور سے نمایاں ہیں، کسی دل جلے نے کہا ہے کہ اس چرخ کہن کے نیچے خود ہمارے اپنے سوائے کوئی چیز نئی نہیں۔ ایرانی ملک یمن میں، ایرانیوں کی تجارتی اور دیگر ماوراء البحر نوآبادیوں کا ایک سرسری ذکر (عکجرص ۱۴۴ تا ۱۴۵) اشارۃً کر دیا گیا ہے، پارسیوں نے آنحضرت صلعم کی ولادت کے بعد بحری حملہ کر کے یمن پر قبضہ کر لیا تھا، وہرز سپہ سالار وگورنر کے ساتھ آئے ہوئے یہ لوگ ابناء کہلاتے تھے، یہ لوگ عہد نبوی میں مسلمان ہو گئے، اور کشوری عہدوں پر سرفراز کئے گئے، حضرت ابو بکر صدیق رض کے زمانے میں ردت کے موقع پر یمن کے عربوں میں «یمنی قومیت» کے جو جذبات پیدا ہوئے تھے وہ آج

چودھویں صدی ہجری میں ترکی، مصر، ایران و عراق وغیرہ کے حالات کو دیکھ کر اپنی حیرت انگیز قدامت دکھاتے ہیں،

» . ولما سمع بذلک قیس ارسل الی ذی الکلاع واصحابه ان البناء نزاع فی بلادکم ونقلاء فیکم و ان تترکوهم لن یزالوا علیکم وقد اری من الراى ان اقتل روسهم و اخرجهم من بلادنا فنتزوا فلم یمالئوه و لم ینصر والالبناء واعتزلوا«

جب قیس نے اس کو سنا، تو ذی الکلاع اور اسکے ساتھیوں کو پیغام دیا کہ ابناء تمہارے ملک میں اجنبی ہیں، اور دوسری جگہ سے منتقل ہو کر آئے ہیں، ان کو چھوڑ دو گے تو تم پر ہمیشہ مسلط رہیں گے، میری رائے تو یہ ہے کہ ان کے سرداروں کو قتل کردو اور اپنے ملک سے ان کو نکال دو، تو یہ لوگ الگ ہو گئے، اور اوسکی موافقت نہیں کی اور ابناء کی بھی مدد نہیں کی بلکہ غیر جانب دار رہے۔

تاریخ طبری ص ۱۱۹۹۰

ہندی امیر البحر، | جہاز رانوں کا ذکر کرتے ہوئے (عکج ص ۱۴۴ تا ۱۵۳) عربوں کے ساتھ، ترکوں وغیرہ تک کا ذکر کر دیا گیا ہے۔ اور محروم ہے تو غریب ہندوستان، ملیبار میں پرتگالی حملوں کے زمانے میں کالیکٹ پر سامری (Zamorin) لقب کے راجے حکمران تھے، ان کی بری فوج میں مسلمانوں کی کافی تعداد تھی لیکن بحریہ معلوم ہوتا ہے کہ خالص اسلامی تھا، زین الدین المعبری کی تحفة المجاہدین فی بعض اخبار الپرتگالین اور مسٹر پانکار کی حالیہ کتاب (Malabar and the Portugueses) میں اس بات کا کافی مواد ملتا ہے۔ کہ کنج علی مرکار کا خاندان موروثی طور پر راجا

سامری کا امیر البحر تھا، چونکہ ملیباری مسلمان تاجر رہے ہیں، اور مذہبیت کے باعث ہر سال ان کے بہت سے لوگ حج کو جایا کرتے تھے، اسی لئے ان میں جہاز رانی بڑی ترقی کر گئی تھی، کنج علی مرکار کا خاندان اب بھی غالباً شہر نپانی (ملیبار) میں آباد ہے، اگر اس خاندان کا کوئی رکن یا کوئی اور صاحب ہمت و معلومات اس امیر البحر خاندان کی تاریخ مرتب کرے، تو نہ صرف دکن یا ہند بلکہ مسلمانوں کے لئے باعث نازش ہوگا، کہ کس طرح مٹھی بھر آدمیوں اور گنتی کی کشتیوں سے ان مجاہدوں نے «سمندروں اور مشرق کے مالک» پرتگال کا نسلوں تک سمندر میں ناک میں دم کر رکھا تھا۔

ہندوستان کی تاریخ ترکی ماخذوں سے، اسی طرح ایک بعد کے زمانے میں بعض مسلمان ملیباری ریاستوں کے حکمرانوں نے سلطان ترکی کو جہاز پر دوبانہی بھیجے (جن میں سے ایک راہ میں مر گیا) اور ایک قصیدہ عربی میں لکھا کر یورپی عیسائیوں کے مظالم کے خلاف مدد کی التجا کی تھی ایک ترکی مورخ ان حالات کے سلسلے میں لکھتا ہے، کہ قصیدہ کی عربی میں بہت سی غلطیاں تھیں، اور وزن وغیرہ بھی درست نہ تھا، سفارت چند روز انتظار کر کے ناکام واپس ہوئی،

ہندوستان کے بہت سے واقعات ترکی تاریخوں اور سفر ناموں میں ملتے ہیں، مغلیہ عہد اور اس کے بعد کے زمانوں کے متعلق ممکن ہے کہ کبھی ان سے ملک کو روشناس کرانے کی فرصت ملے،

عربوں کے بحری تصانیف «عربوں کی بحری تصانیف» (عکبر ص ۱۵۳) پر گورہنگ زادہ کی مذکورہ بالا کتاب کے سوا کسی اضافے کے قابل نہیں ہوں لیکن کسقدر افسوس ہوتا ہے کہ ابن ماجد وغیرہ کی پاریس سے شائع شدہ کتابوں کے فرانسیسی دیباچے سے اب تک فائدہ نہیں اٹھایا جا سکا ہے،

علی گڑھ کے ایک سابق پروفیسر صاحب نے ایک مرتبہ اس کے کسی باب (جو شاید انگریزی میں تھا) کا معارف میں ترجمہ شروع کیا تھا، ہندوستان میں بفضل خدا اب کافی تعداد فرانسیسی دانوں کی پیدا ہو گئی ہے، خود جامعہ عثمانیہ میں کم از کم نصف درجن اساتذہ (جن میں دو پاریس کے ڈاکٹر ہیں) سید صاحب کو مدد دے سکتے ہیں، ایسی علمی چیزوں میں کوئی ایسی بات نہیں چھوڑ دینی چاہئے، جو ذرا کاوش پر قابل عمل ہو جاتی،

سند باد بحری، الف لیلہ اور ہومر کی نظم 'نہ معلوم اہل عالم میری اس رائے پر کیا کہیں گے، کہ الف لیلہ سے بھی مواد حاصل کرنا چاہئے تھا، علاوہ متعدد «بحریت آمیز» قصوں کے اس میں سند باد بحری کے سفر قابل ذکر ہیں، یہ افسانے یقیناً اسی زمانے کی پیداوار ہیں، جب عربی جہازرانی اوج عروج پر تھی، بحری سیاحوں اور ملاحوں کی کہانیاں غالباً تیسری صدی ہجری میں زیادہ ہو گئی تھیں، کہ ان سے سند باد کے سات بحری سفروں کے اٹے کافی مواد فراہم ہو سکتا تھا،

سند باد کے سلسلے میں ایک زیادہ اہم مسئلے پر کچھ کہنا ہے، جرمنی اور فرانس کے اساتذہ سے بھی میری اس بارے میں گفتگو رہی ہے، اور وہ میرے دلائل کو «کافی وزندار اور قابل غور» قرار دیتے رہے ہیں، وہ یہ کہ عام طور سے کہا جاتا ہے کہ مسلمان عربوں نے یونان سے علوم و فنون تو لے لیکن ادب و شعر کو اپنی زبان میں ترجمہ کر کے منتقل نہیں کیا، اس سلسلے میں ایک بڑا ثبوت یہ پیش کیا جاتا ہے کہ ہومر کی نظموں کا ترجمہ ابھی اسی صدی میں ہوا، اس سے پہلے کبھی نہیں ہوا، لیکن سند باد کے قصوں کو بولیسیس کے واپسی وطن کے بحری اور مہمات بھرے سفر کے ساتھ ملا کر جو شخص پڑھتا ہے، وہ ان کی یکسانی سے متاثر اور حیرت زدہ

ہوئے بغیر نہیں رہ سکتا، ناظرین سند باد کے تیسرے سفر کے اس قصے سے خالی الذہن نہ ہوں گے، کہ سند باد مع اپنے ہمراہیوں کے ایک جزیرہ میں پہنچتا ہے، جہاں ایک آنکھ والا دیو رہتا تھا، اس نے ان کو اپنے رہنے کے مقام پر بند کر دیا، اور روزانہ دو ایک آدمیوں کو آگ پر بھون کر کھانے لگا۔ آخر سند باد نے اپنے ساتھیوں کی مدد سے ایک دن رات کو سوتے میں دھکتی ہوئی سلاخ سے اس دیو کو اندھا کر دیا، اور سب بھاگ نکلے، اس قصے کے ساتھ یولیسس کا واقعہ جو ہومر نے لکھا ہے، کسے یاد نہ آئے گا، جو ایک آنکھ والے سائکلوپ پولی فیم کے ساتھ پیش آیا، اور جو جزئی تفصیلات میں بھی بالکل اس سند بادی قصے سے مشابہ ہے، بحری سفر مصیبتیں اور انجام میں ہیرو کی کامیابی، یہ یولیسس کی مہموں اور سند باد کے سفروں دونوں میں مشترک ہیں۔

اس سے سوائے اس کے کیا نتیجہ نکالا جاسکتا ہے کہ ہومر کی نظم پوری طرح یا کم از کم اس کے بہت سے قصے عربوں میں اتنے معروف اور زبان زد ہو گئے تھے، کہ لوگ ان کو اب اجنبی نہیں خیال کرتے تھے، ابن ندیم (الفہرست ص ۳۰۵) کا بھی خیال ہے، کہ سند باد اجنبی اور غالباً ہندی تالیف معلوم ہوتی ہے، لیکن جیسا کہ ابھی عرض ہوا اسے ہندی کی جگہ یونانی سے ماخوذ قرار دینا صحیح تر معلوم ہوتا ہے۔

یہ چند ناچیز ملاحظات ہیں، جو مواف فاضل کے غور کے لئے پیش کئے جاتے ہیں،

غلطنامہ

صفحہ	سطر غلط	صحیح	صفحہ	سطر غلط	صحیح
۱	۶ تنگ	تنگ وقت	۵۹	۱۳	صلح
۲	۱۷ الغرض نامعلوم	الغرض عرب نامعلوم	۶۰	۲۱ و غلانی	غلانہ
۲	۲۱ لا یقینی	لا یقینی	۶۰	۲۵ بندرگاہ کر حیشہ	بندرگاہ کوچیشہ
۴	۲۱ انہوں نے	انہوں نے کتنی	۶۰	۵ سی خصوصیات	سی خصوصیت
۵	۱۷ الجبوریۃ	البحریۃ	۶۰	۶ غلانیہ بشاری کی	غلانہ بشاری کی
۱۲	۱۰ اس کی معنی	اس معنی	۶۱	۸ آبادی	آباد
۱۳	۵ قابس	فارس	۶۴	۶ کو کو ملی	کو کم ملی
۱۳	۱۱ پرانی معنی میں	پرانی معنی سامان کرنی	۷۰	۱۶ میں میں	میں
۱۳	۱۴ پھینکونی	پھینکونی	۷۲	۹ کشتان	کشتیاں
۱۴	۴ بحر روم	بحر روم کی	۷۲	۲۱ افریقہ	افریقہ
۱۵	۱ نفت	لغت	۷۳	۹ بنایا تھا اس کی	بنایا تھا مہدیہ تھا اس کی لئی
۱۶	۲۰ ابن ایثر	ابن اثیر	۷۸	۴ عیدیں	عیدیں
۱۷	۸ لیمی	یسی	۷۸	۷ صلاح الدین بی	صلاح الدین بی
۱۷	۱۰ اس کو	اس کی	۸۶	۲۲ واضح	واضح
۲۲	۱۶ یلم	یعلو	۸۹	۳ یتعطف	یتعطف
۲۳	۳ سنہ	سنہ ۳۳۴ھ	۸۹	۱۸ اس کی	روس کی
۴۳	۱۷ وہ عظیم الشان	دو عظیم الشان	۹۴	۱۲ المید	الصدید
۴۶	۱ سویر	سویر	۹۶	۲۱ شہر	شہر
۴۶	۹ عمر بن الخطاب	عمر بن الخطاب	۹۹	۱۰ ابو الفدا	ابو الفدا
۴۷	۱۳ بیٹھکر	بیٹھکر	۱۰۱	۱ موزیق	موزیق
۴۸	۱۶ قیس حارثی	قیس حارثی	۱۰۲	۱ البصر	ابصر
۴۸	۲۰ صفحہ	صفحہ ۱۲۳	۱۰۶	۱۰ تجارت	تجارب
۴۹	۱۳ دوسرا	دوسرا حملہ	۱۰۷	۵ خرز	خرز
۴۹	۲۰ فتح	فتح	۱۲۵	۵ کتاب المبادی	کتاب المبادی
۵۰	۳ محمد بنی قاسم	محمد بن قاسم	۱۳۰	۵ یحلمون	یحلمون
۵۰	۲۲ فتح	فتح	۱۳۰	۱۴ الخلیفۃ	الخلیفۃ
۵۲	۲۱ کسی	کس	۱۳۳	۲ ہندہ	ہندہ

صفحہ	سطر غلط	صحیح	صفحہ	سطر غلط	صحیح
۱۳۳	۸	بحر حال	۱۴۱	۲	اور سیرا
۱۳۴	۱	وازاوام	۱۴۱	۱۸	حکامین
۱۳۵	۱	فناس	۱۴۲	۱۷	الارجد
۱۳۸	۱۳	علمیات	۱۴۸	۷	ربیعہ
۱۳۸	۱۵	جیمس پرنسپ نی			
		جیمس پرنسپ			
		جس نی			
